

Place de la Gare

« Les gares, un atout pour les territoires
et leurs habitants »

A nighttime photograph of the Gare d'Orléans in Paris, showing its iconic glass and iron arched roof and the tracks leading into the distance.

Les actes du colloque

Lundi 11 février 2019

Palais du
Luxembourg

Place de la Gare.

Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants

SYNTHÈSE DES DÉBATS

« Longtemps les gares ont été les oubliées du système (...) les choses ont complètement changé (...) la gare est aujourd'hui au centre d'une nouvelle conception de la ville. » Le constat dressé d'emblée par Guillaume Pepy a fait consensus parmi les intervenants, unanimes à relever « une envie de gare » en France.

Quelle gare ? Au terme de ces cinq heures de débats se dessine un portrait à plusieurs facettes. Un lieu hybride, ouvert sur la ville et ses habitants ; une interface des mobilités ; un outil d'aménagement urbain et territorial. Et par-dessus tout, les échanges ont démontré la nécessité d'une relation toujours plus étroite entre la gare et toutes ses parties prenantes.

UN LIEU HYBRIDE ET OUVERT

Transformer les gares en des lieux de vie passe par le développement d'usages autres que liés au transport. La gare est un incomparable lieu de commerce et de service : c'est souvent en ville le lieu à l'amplitude horaire la plus large (ouvert jusqu'à dix-huit heures par jour), qui draine des flux réguliers et massifs : 10 millions de personnes y entrent et en sortent quotidiennement.

Le plus intéressant avec le développement des commerces en gare n'est pas le commerce par lui-même mais ce que le commerce produit pour la gare. C'est-à-dire des recettes financières, mais aussi de la sécurité, du service, de l'attractivité. Il s'agit bien de transformer les gares en des lieux toujours plus propres, plus agréables, plus utiles. Au-delà de sa dimension servicielle et commerciale, une gare est par nature un lieu de passage, de brassage, d'échange où se croisent et cohabitent des gens très différents, de toutes classes sociales. À l'heure du « Grand Débat », plusieurs intervenants ont imaginé de faire des gares des lieux d'échanges et de délibération, de les transformer en agoras démocratiques. Les gares peuvent être un lieu de socialisation important, notamment dans les territoires ruraux et les petites villes.

S'ouvrir sur la vie et sur la ville, c'est accueillir la culture, devant comme à l'intérieur de la gare. A Paris, le couloir qui relie la Gare du Nord à la ligne 2 du métro accueille une exposition photographique : cet exemple d'embellissement a été salué, tout comme celui de la gare de Montbard (Côte-d'Or), décrite aujourd'hui par sa maire, Laurence Porte, comme « *un petit cube de Lego, perdu en fond de cour, qu'il faut complètement reconnecter à la ville* » et qui va bientôt révéler son âme grâce à un geste artistique.

Il est vital de faire de la gare un lieu ouvert et d'y faire pénétrer la ville, ont souligné de nombreux intervenants, pour le double bénéfice des usagers de la gare et des habitants du quartier. Une gare est un lieu tout à fait propice à accueillir bureaux, équipements sportifs, lieux de spectacles, médiathèques, laboratoires d'analyses médicales, crèches, etc. Lieu de centralité urbaine, la gare doit incarner le maintien (ou le retour) des services au public.

UNE INTERFACE DES MOBILITÉS

L'urgence écologique réinstalle simultanément la gare au cœur de toutes les mobilités. Elle doit être une plateforme de distribution des mobilités douces (transport en commun, vélo, marche), un accélérateur d'intermodalité avec un enjeu : l'accès à la gare. La civilisation du « tout automobile » s'illustre dans quelques chiffres : 5 déplacements

sur 6 se font encore en voiture ; 45 % des accès à la gare du quotidien se font par voiture, et seulement 4 % en vélo ; et pourtant, 50 % des voyageurs se rendant à la gare en voiture résident à moins de 5 km de celle-ci.

Il faut réinventer le parvis du 21^e siècle. Développer les alternatives à la voiture individuelle implique un réaménagement de la gare et surtout de ses abords, un réaménagement de la ville : pistes cyclables sécurisées qui y mènent ou qui en partent, gare routière à proximité, parkings vélos sécurisés, arrêts de bus ou de tram juste devant la gare, etc.

Les échanges l'ont montré, les gares facilitent le quotidien de leurs usagers chaque fois qu'on y renforce l'intermodalité au travers d'une meilleure coordination entre les trains et les autres modes de transport collectif et doux (bonne information sur les correspondances autobus ou tramways dans la gare, principe du dernier bus qui attend le dernier train, etc.). C'est le sens de la démarche « Espace Multimodal Augmenté » (EMA), destinée à favoriser les modes de transport écologiques et économiques depuis et vers les gares.

L'urgence écologique est un moteur de transformation des mobilités mais c'est aussi un puissant moteur de réinvention des gares elles-mêmes. La gare est au cœur de quatre transitions essentielles a noté Raphaël Ménard, rassemblant ce quadruple défi dans la formule EMC² : « *E pour Energie, M pour Matière, C pour Carbone et C pour Climat* ». Lorsque les acteurs locaux et SNCF aménagent les terrains autour des gares, par exemple, c'est l'occasion de créer des quartiers bas carbone par la réutilisation des matériaux SNCF existants, la production locale d'énergie, la connexion avec des modes de transports doux.

UN OUTIL D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET TERRITORIAL

De nombreux intervenants l'ont souligné : la gare, c'est aussi un patrimoine immobilier à exploiter. Un patrimoine SNCF exceptionnel avec 20 000 hectares et 25 000 bâtiments de nature très différente, dont beaucoup sont susceptibles de contribuer à l'aménagement urbain et territorial.

Cinq accords fonciers majeurs ont été signés par SNCF Immobilier autour de gares de grandes villes et de villes moyennes, ouvrant la voie à la création de nouveaux services (à l'instar d'un nouveau commissariat à Annecy). Au-delà, plus de mille gares en France disposent de locaux vacants.

De nombreuses villes peuvent déjà en témoigner, transformer une gare, c'est modifier en profondeur tout un quartier alentour. Comme à Lorient où la gare a été littéralement retournée et fait désormais face à la ville ; ou comme à Bordeaux où le nouveau hall Saint-Jean s'ouvre sur le quartier Belcier. D'ici à 2021, des travaux sont prévus dans plus de 1 000 gares, notamment pour repenser les flux et les espaces des quartiers alentour.

Et à partir de 2020, un contrat liera l'État et le gestionnaire des gares pour formaliser les attentes de la Nation vis-à-vis de ces lieux essentiels pour la cohésion des territoires.

UNE RELATION À REVIVIFIER

Outils puissants d'aménagement, les gares peuvent assez naturellement rassembler les volontés et les moyens. À ce titre, « *on peut intéresser les collectivités locales aux gares en termes d'investissements* », a expliqué Dominique Bussereau, président de l'Assemblée des Départements de France, président du conseil départemental de la Charente-Maritime et ancien ministre des Transports.

Dans quelle mesure les élus souhaitent-ils mettre des ressources sur les gares moyennement fréquentées ? À cette question du financement des gares, plusieurs intervenants ont répondu par la nécessité d'avoir une bonne visibilité des coûts et d'imaginer des modèles de cofinancement, surtout quand il s'agit de missions de service public.

Parmi les partenaires pourrait figurer, a-t-il été proposé, la Caisse des dépôts. Autre piste évoquée par Roberto Rinaudo, PDG de Thello, et illustrée par la transformation de la gare Roma Termini : les partenariats public-privé.

La question du dialogue entre les différentes parties prenantes est apparue comme un sujet clé, plusieurs élus pointant, à l'instar de Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin, la complexité d'un écheveau d'interlocuteurs notamment du côté SNCF (SNCF Gares & Connexions, SNCF Immobilier, SNCF Réseau).

La demande d'un interlocuteur unique clairement identifié a été largement reprise. De même que l'idée, pour faciliter le dialogue, d'un « conseil de gare » regroupant, sous la forme la plus agile possible, l'ensemble des parties prenantes, à même de permettre une vision partagée et une co-construction des projets.

Simplifier et fluidifier la relation entre la gare et ses parties prenantes, c'est ce que doit permettre le rattachement de SNCF Gares & Connexions à SNCF Réseau dans le cadre de la réforme ferroviaire votée en 2018. Une transformation qui aligne les intervenants SNCF sur les intérêts de la gare. « *Le nouveau pacte ferroviaire, en filialisant SNCF Gares & Connexions et en le rattachant à SNCF Réseau, lui conserve son autonomie* », a souligné Patrick Jeantet. Ainsi, SNCF Gares & Connexions continuera à mettre en œuvre la péréquation financière entre « grandes » et « petites » gares sur le territoire (les 35 plus grandes gares génèrent 60 % de la valeur ajoutée totale des 3000 gares de France).

Ces cinq heures de débats, dont on retrouvera le compte-rendu intégral dans les pages qui suivent, ont été l'occasion de vérifier la diversité des parties prenantes des gares SNCF : élus des grands comme des moins grands territoires, autorités de transport, acteurs du commerce et de la distribution, opérateurs de services, associations d'usagers et de riverains... Nombreux ont pu se reconnaître dans la formule que Patrick Ropert a fait sienne pour qualifier cette ambition commune : l'esprit de « copropriété ».

9

Ouverture par Guillaume Pepy

21

TABLE RONDE

Les gares au lendemain de la réforme ferroviaire

57

TABLE RONDE

La gare, lieu de consommation et de services

85

TABLE RONDE

La gare, connexion de toutes les mobilités partagées

115

TABLE RONDE

La gare, réinvention architecturale et urbaine

141

TABLE RONDE

La gare, atout essentiel d'équilibre des territoires

169

Synthèse des travaux par Patrick Ropert

173

Conclusion des travaux par Patrick Jeantet

179

Clôture par Élisabeth Borne

187

Contacts des gares

**OUVERTURE PAR
GUILLAUME
PEPY**

GILLES DANSART, journaliste Mobilette

Bonjour à tous. Nous sommes très heureux de participer avec vous à cet après-midi consacré aux gares.

Vous êtes presque aussi nombreux que sur un quai de gare bondé...

On ne perdra pas beaucoup de temps à vous expliquer le sommaire de cet après-midi.

TÂM TRAN HUY, journaliste Public Sénat

Entrons tout de suite dans le vif du sujet avec, pour ouvrir ce colloque intitulé Place de la gare, un atout pour les territoires et leurs habitants, l'interview de Guillaume PEPY.

GILLES DANSART

Place de la Gare est l'intitulé de ce colloque. Cela fleure bon la France du milieu du 20^e siècle, voire davantage... D'une certaine façon, quel retournement de l'Histoire ! Que signifie cette référence ?

Veut-elle dire que la SNCF, l'ensemble de ses partenaires et les élus ont compris que la gare était un lieu de centralité essentiel pour les Français ?

Que les espaces dans notre pays, qu'ils soient urbains ou ruraux, s'organisent désormais autour de cette centralité qu'est la gare, après des décennies de sous-investissement voire d'erreurs dans les aménagements, ?
Qu'est-ce que t'inspire cette question de *Place de la Gare* ?

**GUILLAUME PEPY, Président du directoire de SNCF,
Président de SNCF Mobilités**

Je voudrais d'abord remercier le Président du Sénat et les sénateurs et sénatrices présentes qui nous accueillent ici.

Je pense que le titre *Place de la Gare*, au-delà du clin d'œil, dit le retour des gares et mesure surtout le chemin parcouru.

Tu l'as dit, les gares ont été pendant très longtemps les « oubliées du système ». On se disait que l'on traversait vite la gare pour monter dans le train et que ce n'était pas un endroit dans lequel les gens avaient envie de séjourner. On a fait beaucoup d'erreurs, on a beaucoup tâtonné.

Quand on regarde les premières gares TGV, Lyon Part Dieu par exemple, ce sont simplement des quais – donc un endroit pour s'arrêter – et en dessous, un sous-terrain qui relie les deux parties de la ville.

Quand on regarde les gares TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir ou Le Creusot-Montchanin, on n'a pas su en faire des pôles de développement d'activité ni des lieux de centralité sur le territoire.

Heureusement, 20 ou 30 ans plus tard, les choses ont complètement changé.

Quand je vois ce qu'on a été capables de faire chez Jean-Pierre Gorges à Chartres, c'est un vrai succès. La gare est au centre d'une nouvelle conception de la ville et on a su céder le foncier qui permet de faire des zones d'activités, de réunifier la ville et de faire une gare totalement multimodale.

Même chose chez Nathalie Appéré à Rennes, où ce qui va être ouvert, dès le mois de juin prochain, c'est une gare de toutes les mobilités. On a même réussi à inverser la gare routière, à réunir les lignes de métro et les lignes de tramway. En réalité, désormais quand on sort du métro, on est dans la gare. Cela montre le chemin parcouru.



TÂM TRAN HUY

Rennes c'est un grand projet.

Aujourd'hui, la SNCF privilégie-t-elle les grands projets par rapport aux petites gares ? D'autant que l'on sait que l'exploitation des petites gares est naturellement déficitaire ? On se dit donc : pourquoi et comment investir dans ces petites gares ?

GUILLAUME PEPY

Il est amusant de voir comme les contes et légendes du ferroviaire ont la vie dure. Selon ces contes et légendes, par exemple, les petites lignes fermeraient massivement en France... Avec Patrick Jeantet, nous avons fait les comptes en se disant que nous ne devons pas être bien informés. Nous avons uniquement trouvé quinze « petites » lignes qui ont fermé en cinq ans. Quinze, pas seize, pas dix-sept, pas dix-huit !

Quant aux gares, quand on prend le document de référence avalisé par l'ARAFER qui est le régulateur, j'ai regardé les chiffres, il y a quatorze gares de plus qui font l'objet d'une tarification en 2019 par rapport à 2015. Donc aujourd'hui, il y a plus de gares desservies en France qu'il n'y en avait il y a cinq ans.

On a l'habitude de dire qu'il n'y a de l'argent que pour les grands projets. Là encore, quand on regarde les chiffres, sur trois ans, entre 2019 et 2021, 700 millions d'euros seront investis par les élus régionaux sur leurs propres gares, qui sont généralement des gares TER, c'est-à-dire des gares mono transporteur.

Donc les contes et légendes, parfois, ne sont pas si vrais que ça.

GILLES DANSART

Pour ce qui est des gares, il y aura toujours une péréquation grandes gares/petites gares. Les revenus des commerces aideront à maintenir des petites gares en activité. Comment fonctionne le modèle économique de SNCF Gares & Connexions ?

GUILLAUME PEPY

On est ici au Sénat, c'est-à-dire vraiment le lieu où la loi de réforme ferroviaire a été adoptée. Et ce qui a été décidé, après un débat qui a eu lieu ici même, au Sénat, c'est de ne pas couper, d'un côté, les grandes gares réputées gagner de l'argent, et de l'autre les petites gares réputées en dépenser.

Ce qui a été décidé, c'est de prendre toutes les gares de France, d'en faire une société anonyme publique et de transformer cette société anonyme en filiale de SNCF Réseau.

Il n'y a donc pas d'éclatement. C'est un modèle de péréquation et de solidarité.

On aurait pu faire le choix inverse. Les Italiens ont créé une entreprise nommée *Grandi Stazioni*. Comme son nom l'indique, il s'agit d'extraire la valeur des plus grandes gares sans avoir de mécanisme de solidarité entre les grandes et les petites gares.

Chez nous, il y a un système de péréquation et de solidarité, et SNCF Gares & Connexions sera unique filiale de SNCF Réseau.

TÂM TRAN HUY

Je voudrais vous faire réagir à ce palmarès des gares selon les voyageurs.

On va commencer par les mauvais élèves.

Il y a d'abord Rennes – vous venez d'en parler – puis Montpellier Sud de France, Lisieux, Paris Gare du Nord, puis Nice Riquier.

La mauvaise image n'est pas nécessairement liée au manque d'investissements puisque la gare de Rennes est en travaux et que la gare de Montpellier est toute neuve...

GUILLAUME PEPY

Trois des gares les bien moins notées font l'objet des plus grands travaux.

À Nice et Rennes : on est en train de terminer. Et à la gare du Nord, on va démarrer dans quelques mois ce qui sera sans doute, pendant trois ou quatre ans, le plus gros chantier de Paris intra-muros puisqu'il y a 500 millions d'investissements qui seront dépensés en partenariat avec le groupe Auchan et sa filiale immobilière pour

développer une nouvelle gare du Nord. Ce ne sera pas la gare de Saint-Pancras parce que nous n'avons pas le même espace, mais le niveau de qualité de la gare sera comparable.

Montpellier, c'est une autre histoire. Montpellier Sud de France, qui a beaucoup fait parler d'elle l'été dernier, c'est l'histoire d'une gare qui a été créée avant l'arrivée des trafics grande vitesse donc tout le monde a dit : « *C'est une gare sans trains* ». C'est vrai pour l'instant.

Deuxièmement, elle a été créée sans que les élus, en l'occurrence l'agglomération de Montpellier, aient eu encore le temps d'y faire arriver le transport public. Mais le transport public va arriver, parce que cette gare ne se conçoit pas sans une desserte de transport public.

Il faut se rappeler l'exemple d'Aix-en-Provence TGV. Vous souvenez-vous que cette gare a failli ne pas naître ? Pendant des années et des années, on a dit : « *Mais elle ne sert à rien. Elle est à quarante kilomètres de Marseille. C'est juste complètement idiot. Il faut ramener tout le monde à Marseille.* » Sauf que les gares ne sont pas une science exacte. Ce n'est pas une science prévisible. La gare d'Aix-en-Provence TGV est aujourd'hui beaucoup plus importante encore que celle de Marseille Saint-Charles.

GILLES DANSART

Nous venons de parler de grandes gares, mais il y a aussi des gares plus modestes qui sont en tête du palmarès. Il y a Meuse TGV, Morlaix et Montbéliard.

J'en profite un peu pour élargir le débat. Nous sommes ici au Sénat. Il y a une question d'aménagement du territoire à laquelle les Français et les élus sont, en ce moment, très attachés. On l'a vu avec les débats qui se tiennent partout en France. Cette demande qui vient des territoires est-elle aussi entendue par la SNCF, par SNCF Gares & Connexions, pour maintenir ces liens dans les zones à aménager ?

GUILLAUME PEPY

Alors là, on ne parle plus des gares, on parle des trains... Nous, on a là-dessus un point de vue très clair et très direct.

En France, le TGV n'a pas été conçu pour desservir seulement les axes grande vitesse vers Lille, vers Rennes, vers Bordeaux, etc. Il a été conçu comme un outil d'aménagement du territoire, c'est-à-dire qu'il parcourt non seulement des lignes à grande vitesse, mais aussi des lignes classiques, pour irriguer le territoire.

C'est si vrai que nous discutons en ce moment même avec Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports, qui conclura nos travaux ce soir d'une modulation des péages pour que les lignes qui sont les moins fréquentées aient un péage réduit.

Nous avons la même discussion avec les Régions sur l'hypothèse d'un conventionnement possible de dessertes grande vitesse.

On est donc tous au clair : le TGV est un outil d'aménagement du territoire.

Ce qui fait débat aujourd'hui c'est d'augmenter le nombre de TGV qui desservent la métropole régionale. Prenons l'exemple des Hauts de France, qui est une région très importante pour la Grande vitesse. Il faut trouver l'équilibre, pour un parc de trains donné, entre les rames qui feront Valenciennes-Lilles, Dunkerque-Lilles, Arras-Lille, et celles qui feront Paris-Lille. Et le point d'équilibre entre les deux n'est pas facile à trouver.

Actuellement, le Conseil régional des Hauts de France souhaite augmenter le nombre de TER à grande vitesse de plus de 40%. Or, si on le fait, on ne peut pas maintenir en heures creuses, la totalité des liaisons vers la capitale.

On est en train de négocier et je ne doute pas qu'à force de discuter, on trouvera le point d'équilibre.

GILLES DANSART

Revenons aux gares.

On est au Sénat et pas mal d'élus se plaignent de la lenteur de certains projets parce que le ferroviaire, c'est compliqué, c'est long. SNCF Gares & Connexions, dans sa nouvelle configuration, aura-t-elle la capacité à industrialiser partout sur le territoire les expériences réussies ? Êtes-vous prêts à accélérer, notamment à la demande des élus et bien entendu des voyageurs ?

GUILLAUME PEPY

On fête les dix ans du rapport de Fabienne Keller, qui a marqué une bascule. Les élus ont décidé de s'emparer de la question des gares et de faire en sorte que cette question soit au centre du dialogue avec les autorités organisatrices, les métropoles, la Région et la SNCF.

Je profite de la présence de Fabienne pour lui rendre hommage et dire que cela a été un véritable tournant dans l'histoire récente.



Il y a aussi eu un tournant de notre côté. Rachel Picard, Sophie Boissard et Patrick Ropert ont fait un travail absolument extraordinaire pour que la SNCF retrouve l'amour des gares et se dote des moyens nécessaires pour y faire face.

La gare est une problématique très compliquée. C'est multi usages, c'est en centre-ville, c'est le pôle de toutes les mobilités.

Quand on se balade dans une gare, on est tous capables de trouver ici ou là des erreurs de conception et de se dire « C'est bizarre, on n'est pas capables de bien desservir la marche à pied à partir de cette gare » ou bien « Tiens, l'accès métro est mal foutu parce qu'il y a deux tournants. » C'est un art compliqué.

Ce qui est rassurant, c'est que l'on a auprès de nous l'un des plus gros cabinets d'architecture : AREP dont le métier est d'intégrer de façon multidisciplinaire tous les savoir-faire qui font qu'une gare est plutôt réussie, y compris les savoir-faire artistiques, émotionnels et culturels. C'est Daniel Cukierman qui a lancé ça.



TÂM TRAN HUY

Certains élus se plaignent que certaines gares, dans les espaces ruraux, soient aujourd'hui seulement des quais, des haltes ferroviaires.

Déplorez-vous ces haltes ? Les défendez-vous ? Est-ce mieux que rien ?

GUILLAUME PEPY

C'est la question du modèle économique des gares. Là-dessus, il faut se dire les choses clairement : quand ce n'est pas le voyageur qui finance, c'est le contribuable. La question est donc très claire : les élus souhaitent-ils mettre massivement des ressources, qui sont des ressources du contribuable, pour financer des gares moyennement fréquentées ?

Ne rêvons pas ! Ce n'est pas en mettant des commerces dans des gares moyennement fréquentées que nous améliorerons l'équilibre financier.

Il faut savoir que par exemple en région Île-de-France 25 % des commerces financent les 75 % restants dans les autres gares. À Garches par exemple, ou à Sarcelles, il y a du monde le matin, le midi, et le soir, mais vous n'avez pas du monde toute la journée pour alimenter le commerce.

La question du modèle économique est vraiment celle du souhait des élus en termes de financement public des gares. Et aujourd'hui, les élus nous disent : « Je préfère

développer le service public, je préfère mettre plus de trains du quotidien, je préfère acheter des trains neufs, plutôt que de financer en "frais de fonctionnement" des gares partout. »

GILLES DANSART

Puisqu'on en est au modèle économique, SNCF Gares & Connexions a des fonds propres assez faibles par rapport à l'énormité des besoins en capitaux que nécessitent les projets qu'elle développe. Aussi, à l'occasion de la réforme, y a-t-il un moyen de la doter de davantage de ressources pour faire face à tous ces investissements ?

Les moyens et les finances publics ont aussi leurs limites et les élus peinent à suivre en matière de financement...

GUILLAUME PEPY

Je pense que Patrick Jeantet sera plus légitime à répondre que moi là-dessus. Il le fera tout à l'heure, mais je ne veux pas fuir la question.

D'abord, ce qui est rassurant dans le nouveau modèle, c'est que la dette des gares n'est pas consolidée avec la dette du Réseau. Il n'y a donc pas de vases communicants. « À chaque fois que le réseau a un problème, c'est les gares qui douillent », non ça, ça n'existe pas. C'est donc un premier facteur rassurant.

Le second facteur, c'est que, comme dans tous les pays du monde, il faudra qu'en France, on trouve des partenaires financiers du développement des gares.

Cela se fera-t-il par l'intermédiaire de sociétés de projets qui porteront l'investissement, comme c'est le cas pour la gare du Nord ?

Cela se fera-t-il un jour par l'ouverture du capital des gares françaises à des acteurs publics ? Cela existe dans d'autres pays où des fonds d'investissement spécialisés investissent aussi dans les gares.

Sur ce sujet, je n'ai pas de religion.

Je pense simplement que le sujet des gares est suffisamment enthousiasmant, suffisamment porteur de promesses (à la fois pour les élus et pour les voyageurs et le public : 10 millions de personnes qui passent chaque jour dans les gares de France !) pour qu'on regarde sérieusement comment accélérer le mouvement qu'on a lancé, il y a une dizaine d'années. Et il faut l'accélérer !

GILLES DANSART

Tu évoquais tout à l'heure le patron de SNCF Gares & Connexions, Patrick Ropert. Il doit en permanence arbitrer entre les exigences du mode ferroviaire structurant (SNCF Réseau et SNCF Mobilités), les ambitions commerciales, l'émergence des nouvelles mobilités, la place faite aux bus, aux taxis, les demandes urbanistiques des élus, les parcours des voyageurs, les visions d'architectes, j'en passe et des meilleures...

S'il fallait dégager LA priorité des priorités pour le Président de la SNCF, quelle serait-elle ? Les gares sont-elles d'abord des trains, des voyageurs, des commerces ?

GUILLAUME PEPY

Dans la SNCF, il n'y a pas d'ambiguïté. C'est d'abord les voyageurs et les trains de la vie quotidienne, qui représentent 90 % des presque 3 millions et demi de voyageurs qu'on transporte tous les jours. Mais les arbitrages ne sont pas forcément les uns contre les autres.

Je prends deux exemples ultra rapides.

Premier exemple : à Bordeaux, Alain Juppé décide qu'il veut des parkings pour les voitures autour de la gare, ce que d'autres ne souhaitent pas. Le résultat c'est qu'on a réussi à construire des parkings silo extrêmement importants et nous assumons le fait que la gare de Bordeaux est desservie à la fois par des transports collectifs et par des voitures, qui trouvent leur place dans ces parkings.

Deuxième exemple : Gare du Nord. Nous sommes à Paris et la voiture y est quasiment interdite. Il est en revanche décidé par la Mairie une politique culturelle, sportive et d'animations extrêmement ambitieuse. Ainsi, le projet porte en lui-même une

sorte de nouveau quartier qui existera autour de la gare du Nord et se développera sur le dixième arrondissement qui en a bien besoin.

Nous voyons donc bien que ce n'est pas une vision théologique. C'est par l'écoute, par la discussion avec les élus métropolitains et régionaux, avec les associations et avec les riverains, que l'on trouve les bons points d'équilibre.

TÂM TRAN HUY

La difficulté n'est-elle pas de trouver la bonne gouvernance, à la fois pour les projets et pour le mode de fonctionnement quotidien d'une gare ?

GUILLAUME PEPY

Oui, c'est vrai. On a un peu tâtonné. Dans les lois précédentes, il y avait des idées d'instances régionales de concertation qui n'ont pas très bien marché parce que ces instances sont très formelles et se réunissent seulement une ou deux fois par an. Il faut plutôt privilégier la capacité que nous, SNCF Gares & Connexions, avons à créer autour de nous un écosystème des gares, avec les élus, les associations, les riverains, mais aussi les entreprises et les commerçants.

Et je trouve que depuis au moins une dizaine d'années, on n'a pas beaucoup raté de gares (pardon de peut-être manquer d'humilité).

Patrick, j'en profite pour te le dire, je pense que l'on a plutôt fait un bon boulot. Sophie Boissard et Rachel Picard y ont également contribué. On a, je pense, essayé de trouver les bons points d'équilibre.

Maintenant, une gare, ça vit. Il faut donc se dire qu'il est normal que tous les dix ou vingt ans, on remette sur le métier le fonctionnement de la gare, qu'on se dise que l'on va reconfigurer certaines parties de la gare, certaines liaisons auxquelles on n'avait pas suffisamment pensé.

GILLES DANSART

Donc pas d'opposition entre toutes ces demandes, mais du consensus, de la discussion, de l'œcuménisme. C'est les uns ET les autres pour paraphraser Claude Lelouch...

GUILLAUME PEPY

Et les voyageurs de la vie quotidienne.

GILLES DANSART

Et les voyageurs de la vie quotidienne. Je crois que ce sera la conclusion de ce court entretien. Merci Guillaume.

e de la Gare
es, un atout pour les territoires
habitants »

FABIENNE KELLER
Sénatrice du Bas-Rhin

JEAN-BAPTISTE DJEBBARI
Député de Haute-Vienne
Rapporteur de la loi pour un « Nouveau pacte
ferroviaire » à l'Assemblée nationale

PATRICK ROPERT
Directeur Général
SNCF Gares & Connexions

ROBERTO RINAUDO
PDG Thello

Table ronde animée par TÂM TRAN HUY, Public Sénat et GILLES DANSART, Mablettre

SALLE CLÉMENCEAU

LES GARES AU LENDEMAIN DE LA RÉFORME FERROVIAIRE

Participant à cette table ronde :

- Dominique Bussereau, Président de l'Assemblée des Départements de France, Président du Conseil départemental de la Charente maritime et ancien ministre des Transports.
- Hervé Maurey, Sénateur UC, Président de la Commission de l'Aménagement du territoire au Sénat. Vous aviez également présidé l'an dernier la Commission mixte paritaire sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.
- Jean-Baptiste Djebbari, Député de la Haute-Vienne, Rapporteur également l'an dernier de la réforme ferroviaire.
- Fabienne Keller, Sénatrice du Bas-Rhin, auteur d'un rapport sur la gare contemporaine.
- Roberto Rinaudo, Président Directeur général de Thello, l'entreprise ferroviaire exploitant les trains entre la France et l'Italie.
- Patrick Ropert, Directeur général de SNCF Gares & Connexions.

La table ronde est animée par Tâm Tran Huy (Public Sénat) et Gilles Dansart (Mablettre)

TÂM TRAN HUY

Nous allons tout de suite enchaîner sur la première table ronde de ce colloque intitulée « *Les gares au lendemain de la réforme ferroviaire* ».

J'appelle à nous rejoindre :

- Dominique Bussereau, Président de l'Assemblée des Départements de France, Président du Conseil départemental de la Charente maritime et ancien ministre des Transports
- Hervé Maurey, Sénateur de l'Eure, Président de la Commission de l'Aménagement du territoire au Sénat. Vous aviez également présidé l'an dernier la Commission mixte paritaire sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire
- Jean-Baptiste Djebbari, Député de la Haute-Vienne, Rapporteur également l'an dernier à l'Assemblée nationale de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire
- Fabienne Keller, Sénatrice du Bas-Rhin, auteur il y a dix ans d'un rapport sur la gare contemporaine
- Roberto Rinaudo, Président Directeur général de Thello, l'entreprise ferroviaire exploitant les trains entre la France et l'Italie, le seul concurrent de la SNCF dans l'Hexagone depuis 2011 grâce à ses lignes de transport international
- Patrick Ropert, Directeur général de SNCF Gares & Connexions

Merci à tous d'être là avec nous.

GILLES DANSART

Patrick Ropert, peut-être quelques mots pour commencer cette table ronde sur l'intention de ce colloque « *Place de la gare* ». Que veux-tu faire cet après-midi avec l'ensemble des participants et des intervenants ?

PATRICK ROPERT

Bonjour à tous. Je pense que le Président Pepy a assez largement dressé les enjeux de cet après-midi. Nous avons imaginé ce moment après la séquence de débats, à la fois à l'Assemblée et au Sénat, et présidé par Jean-Baptiste Djebbari et Hervé Maurey pour représenter les travaux sur la loi.

Et puis la date du 1^{er} janvier 2020 qui arrive fait que l'on est à peu près à mi-chemin entre ce moment où cette loi a été débattue et le moment où on va la mettre en œuvre.

Comme l'a dit le Président, nous sommes sur un enjeu de construction d'un objet partagé. Au fond, les gares, c'est une très grande copropriété. Et évidemment, dans une copropriété, l'élément essentiel est de réunir les copropriétaires, de les entendre, d'échanger, de débattre. C'est tout l'enjeu de la séquence d'aujourd'hui qui nourrira nos actions dans les semaines qui viennent.

TÂM TRAN HUY

Nous allons donc parler des gares au lendemain de la réforme ferroviaire.

Jean-Baptiste Djebbari, quelles étaient les intentions de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire pour les gares et de quelle façon ont-elles été impactées par le texte ?

JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

Bonjour à tous. Il y avait deux objectifs principaux sur les gares, pour ne parler que de ça.

Premièrement il s'agissait de clarifier la place de SNCF Gares & Connexions dans le cadre de la gouvernance globale de la SNCF et des multiples imbrications qui existaient notamment avec SNCF Mobilités.

Deuxièmement – ça a été évoqué par Patrick et Guillaume juste avant – il s'agissait effectivement d'assurer à SNCF Gares & Connexions la capacité de son développement tout en assurant la solidarité entre grandes et petites gares.

D'ailleurs, nous lançons une mission d'application de la loi ferroviaire la semaine prochaine, le 20 janvier 2019.

Le sujet du développement des grandes gares a été largement évoqué. On a un sujet contextuel en ce moment avec la grogne des territoires et la place des gares sera centrale. Je crois que tout le monde ici veut des pôles d'échanges multimodaux pour lesquels il faudra trouver des moyens. Dans un moment où, dans les territoires, les gens demandent des services publics de proximité, la gare peut être à la fois un symbole et un lieu de vie et d'échanges.

GILLES DANSART

On va s'attacher, pendant cette table ronde, à évoquer l'avenir et la façon dont on va pouvoir améliorer les choses, mais peut-être encore un mot avec vous, Hervé Maurey, sur le passé très récent.

Vous avez notamment présidé la CMP sur le nouveau pacte ferroviaire. Vous aviez vraiment pour objectif de ménager à la fois la meilleure intégration des gares dans le système ferroviaire à l'intérieur de SNCF Réseau, ET son autonomie. Cette double préoccupation a été importante pour vous.

HERVÉ MAUREY

Bonjour à tous. Oui, effectivement, c'était un sujet très important parce que dès lors que SNCF Gares & Connexions ne pouvait plus rester dans SNCF Mobilités, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la question se posait de savoir où on allait la mettre.

Dans la proposition de loi que l'on avait déposée avec notre collègue Louis Nègre, nous avons même imaginé que SNCF Gares & Connexions soit une entité totalement à part, une sorte de troisième pilier au sein de la grande maison SNCF.

Finalement, suite aux souhaits du Gouvernement et au fait qu'il y avait une reprise de la dette de SNCF Réseau (qui était un élément important), on a accepté que SNCF Gares & Connexions soit dans SNCF Réseau, mais en mettant un certain nombre de limites, de règles, notamment le fait qu'il y ait une autonomie de gestion et le fait qu'il y ait une contractualisation directe entre SNCF Gares & Connexions et l'État.

Pourquoi ? Parce qu'il est important que SNCF Gares & Connexions garde une autonomie suffisante pour avoir une stratégie autonome qui permette de poursuivre le développement des gares, le renforcement de leur attractivité et ce pas uniquement dans les gares des métropoles.

Tout à l'heure nous avons vu de très belles gares de métropoles, mais nous sommes aussi intéressés au Sénat par les autres gares, qui constituent quand même la majorité.

C'est pour cela que l'on a voulu ce cadre juridique.

C'est pour cela que l'on a aussi voulu la péréquation dont on a parlé et dont on reparlera je l'espère tout à l'heure.

Et c'est pour cela encore que l'on a voulu créer des règles pour associer les usagers et les collectivités à toutes les questions relatives aux gares.



TÂM TRAN HUY

Dominique Bussereau, vous appeliez de vos vœux une réforme courageuse. Pour vous aussi, l'autonomie des gares est un point absolument essentiel. Est-on, selon vous, aujourd'hui, sur de bons rails ?

DOMINIQUE BUSSEREAU

Je n'étais plus parlementaire au moment où mes collègues ici présents ont débattu de cette loi. Frédéric Cuvillier, qui est avec nous, est dans le même cas. Mais j'ai toujours souhaité que les gares soient des lieux open, ouverts à la SNCF qui en est le premier utilisateur, mais aussi ouverts à d'éventuels futurs concurrents lorsque des régions prendront la main et utiliseront la loi pour diversifier leur offre en matière de TER.

Des open gares si l'on peut dire...

Des gares ouvertes, ouvertes sur la population, dans lesquelles on puisse faire ses achats du quotidien jour et nuit, y compris le dimanche, en tout cas dans les grandes villes, à l'allemande (puisque le modèle allemand est sous nos yeux depuis longtemps...)

Des gares ouvertes aux autres mobilités aussi. Et malheureusement il existe encore, y compris là où il y a des réseaux de transports en commun récents, des villes où on a oublié la desserte de la gare dans l'intermodalité. Donc des lieux d'intermodalité.

Et puis ensuite, des gares ouvertes à tous les prestataires ferroviaires, sur les grandes lignes type Thello, sur les TGV demain et sur les TER le plus tôt possible.

GILLES DANSART

L'ouverture est bien le maître mot aujourd'hui... Ouverture à la concurrence, mais aussi ouverture de la gare sur l'ensemble des activités en dehors, que ce soit les activités de transport (avec les nouvelles mobilités, les bus, les taxis, les VTC, les trottinettes, les vélos... j'en passe et des meilleures) et enfin ouverture sur la ville. On le voit notamment avec le projet de la gare du Nord : il y a une grande volonté d'inscrire la ville à l'intérieur même de la gare. Tout ça va-t-il dans le bon sens ?

DOMINIQUE BUSSEREAU

Tout ça va dans le très bon sens. Guillaume le disait tout à l'heure, on a pris pas mal de retard. Pendant longtemps, la gare était un objet de techniciens. Il fallait voir les trains donc il ne fallait pas que les boutiques cachent la vue des trains.

La SNCF a énormément évolué et c'est une très bonne chose pour tous les Français. Elle s'est mise à l'échelle aéroportuaire, sans peut-être les défauts de l'hyper-luxe des boutiques aéroportuaires, en tout cas dans les grands aéroports internationaux. Je me souviens d'une visite avec Fabienne Keller à la gare de Strasbourg. On m'avait expliqué que le parking à vélo était le plus grand de France et c'est toujours le cas. Mais il n'y a pas que le transport dans une gare.

On parle beaucoup du Grand débat. Si on arrive à déterminer un espace dans la gare, ce serait un bon lieu pour trouver tout le monde, toutes les classes sociales, toutes les catégories, pour faire un grand débat.

La gare peut être aussi être un lieu de lecture, ou un lieu de soins.

On a beaucoup de petites gares en milieu rural ou dans les petites villes dont tous les logements de service sont inutilisés alors que l'on cherche des lieux, dans les centres-villes, pour des médecins, des kinésithérapeutes, des crèches, etc. La gare est un espace urbain, même en milieu rural.

La fonction transport est la fonction essentielle, mais ce n'est plus la seule. Je rappelle que dans le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris la part actuelle des recettes commerciales n'est pas tout à fait au même niveau que celle des taxes d'atterrissage mais s'en rapproche chaque année un peu plus.

La gare est l'agora. Donc *open gare* me paraît un bon slogan.

TÂM TRAN HUY

Fabienne Keller, je vous ai vue acquiescer pendant que Dominique Bussereau répondait à cette question. Pour vous qui avez œuvré notamment à l'agrandissement de la gare de Strasbourg, avec l'arrivée du TGV, quelles sont les priorités ?

Je rappelle aussi que dans le rapport que vous remettiez il y a dix ans, vous pointiez du doigt des décennies de sous-investissement... Jugez-vous qu'aujourd'hui ce retard est encore là dans les gares ou bien sommes-nous en train de le rattraper ?

FABIENNE KELLER

Mon expérience à Strasbourg fut pour moi quelque chose de très important, très fondateur, comme pour l'ensemble des responsables locaux ici qui ont porté un projet. Ça permet de prendre conscience de cette intermodalité qu'on peut organiser à partir d'une superposition d'attentes : le Département qui veut mieux faire accoster ses bus, la Métropole qui veut mieux faire arriver ses tramways ou ailleurs ses bus et ses métros, l'interconnexion aussi avec l'autopartage, les taxis... Et puis surtout, l'arrivée des piétons – on a beaucoup travaillé là-dessus à Strasbourg puisque la place de la gare est entièrement piétonne avec bien sûr une priorité aux personnes handicapées. Enfin bref, organiser le bien-être de tous les voyageurs, quel que soit leur mode d'arrivée en gare.

Ce qui m'est apparu, ce que les uns et les autres vivent quand ils aménagent « la grande gare » ou « le quartier gare », c'est ce qu'évoquait Dominique, c'est le nouveau centre-ville. Parce qu'au fond, la ville écologique du XXI^e siècle doit être bien desservie. Elle doit donc se développer aussi autour du centre naturel qu'est la gare puisque naturellement, il fédère l'ensemble des transports.

Il se trouve qu'à l'arrière de la gare en général, on a des terrains qui traînent depuis longtemps, qui sont pollués, qui sont à différents propriétaires. On a donc un potentiel qui, dans certaines villes peut faire plusieurs centaines d'hectares. Il y a par exemple

400 hectares à Bordeaux. Il s'agit parfois de surfaces plus limitées, mais à toutes les échelles, c'est quelque chose qui est intéressant et je voulais insister là-dessus.

Il y a quelques années, j'avais esquissé une typologie et je pense qu'il faudrait de plus en plus que nous parlions par groupe, par échelle de gares.

Maintenant, pas mal de projets sont sortis. Voilà autant d'exemples qui peuvent aider des villes en réflexion à voir comment on peut surmonter le problème soit du passage aérien ou souterrain, soit de l'aménagement.

J'aime beaucoup un exemple cité par Guillaume Pepy qui est la gare de Chartres, avec Jean-Pierre Gorges. Ils ont de très belles surfaces et ils ont complètement intégré tous les transports. Tout cela nécessite aussi beaucoup de ténacité, nous le savons tous. Cela fait dix ans qu'ils y travaillent et ça commence à prendre forme. Mais plus c'est intégré, plus les fonctions sont mêlées, plus c'est intelligent, confortable et facile à vivre pour le voyageur, et plus c'est rayonnant aussi pour le touriste, pour celui qui découvre la gare.

Plus c'est naturel, plus c'est agréable, plus c'est un lieu de vie. Je suis allée en Suisse et en Allemagne. Ce qui est génial en Suisse, ce sont les expositions, les concerts, la gare qui redevient un lieu de vie.

Il faut qu'on se rappelle qu'au XIX^e siècle, les gares étaient les cathédrales de la métallurgie. Retrouvons donc cet esprit d'ambition, de centre de la ville moderne, de la ville écologique, de la ville où les transports sont faciles.

TÂM TRAN HUY

Fabienne Keller, vous venez de parler de la Suisse et de l'Allemagne. On va aussi parler de l'Italie. Roberto Rinaudo, quid des gares italiennes ?

Et peut-être ensuite une question un peu plus large. Puisque l'on parle du lendemain de la réforme ferroviaire qui mise sur l'ouverture à la concurrence, un petit retour d'expérience sur la manière dont ça s'est passé du côté italien alors qu'il y a plus de dix ans, la situation de Trenitalia était dramatique. Vous le dites volontiers : l'ouverture à la concurrence a été plutôt un bon modèle pour vous.

GILLES DANSART

Peut-être aussi compléter avec l'expérience d'un utilisateur d'une gare française déjà ouverte à la concurrence : la gare de Lyon. Quelles sont les demandes de



l'utilisateur Thello pour la suite ? Comment voit-il cette ouverture qui est au programme du développement de SNCF Gares & Connexions ?

ROBERTO RINAUDO

Tout d'abord, merci pour l'invitation.

L'ouverture à la concurrence est un processus qui engendre un développement important. Je peux le confirmer parce qu'en Italie, effectivement, nous avons vécu tout ça.

Dans ce cadre-là, SNCF Gares & Connexions joue un rôle fondamental. Pour nous, SNCF Gares & Connexions n'est pas seulement un prestataire, mais surtout un partenaire. Le succès de tous les systèmes ferroviaires se joue surtout sur le rôle de chacun et donc aussi de SNCF Gares & Connexions.

À mon avis, le rôle de SNCF Gares & Connexions se base sur trois piliers importants. Le premier est la neutralité. Grâce à la loi sur l'ouverture à la concurrence, il y aura déjà une neutralité plus importante grâce au fait qu'elle deviendra une filiale de SNCF Réseau.

Le deuxième pilier est à mon avis le fait d'avoir une mentalité et une culture qui est proche du client. Pour cela, je peux confirmer (et je ne le dis pas seulement parce que Patrick est à côté de moi) qu'il est vrai que la société SNCF Gares & Connexions est à l'écoute du client. Je le confirme pour Thello. On fait des rencontres régulières. Ils sont disponibles pour trouver des solutions lors des situations de crise. Ils sont à l'écoute du client, au moins pour le client Thello.

Le troisième pilier, qui est à mon avis un peu plus compliqué, c'est la partie de l'infrastructure et tout ce qui concerne la disponibilité d'espace. Je suis convaincu qu'avec l'ouverture à la concurrence, il y a une demande plus importante d'espace. Je pense donc à la disponibilité d'espace pour les guichets, pour les bornes, pour les salles d'attente bien équipées et pourquoi pas aussi, la disponibilité de salles pour le contrôle de la circulation. Or, nous sommes un petit opérateur. Nous avons donc tout cela dans la gare de Lyon, mais je suis convaincu qu'avec de nouveaux opérateurs, il y aura une demande de plus en plus importante.

Il a donc deux possibilités pour SNCF Gares & Connexions : développer des investissements ou partager tout ce qui est disponible aujourd'hui avec les autres opérateurs.

De ce point de vue, je peux témoigner de l'expérience italienne et de l'expérience de *Grandi Stazioni*, évoquée par Guillaume Pepy. Là où *Grandi Stazioni* a réalisé des investissements, donc un agrandissement des gares, les demandes des nouveaux opérateurs ont été satisfaites parce qu'il y avait plus de disponibilités.

Mais, d'un autre côté, parfois, il n'y avait pas d'espace disponible. De ce point de vue, l'ARAFER italienne a demandé à l'opérateur historique de céder certaines choses aux nouveaux opérateurs. Je pense par exemple aux guichets dans la gare de Bologne plutôt qu'à Rome Termini.

C'est donc un sujet délicat, très délicat, qu'il faut bien gérer. Je pense que c'est ça le vrai enjeu de SNCF Gares & Connexions demain.

GILLES DANSART

Patrick, quel boulot ! Des élus qui demandent à intégrer toutes sortes de mobilités et à inscrire la gare dans la ville, un opérateur qui demande à SNCF Gares & Connexions d'être plus ouvert, plus d'espace pour ses guichets et ses besoins d'infrastructure... Est-ce que c'est ça la gare « *City booster* » ? Est-ce faire en sorte de changer d'échelle et d'accélérer sur le développement des gares ?

PATRICK ROPERT

Oui, parce que comme le dit Roberto, c'est assez facile aujourd'hui d'accueillir un nouvel opérateur quand il n'y en a qu'un. Mais quand il y en aura cinq, le changement d'échelle sera absolument colossal. Nous avons donc d'abord un premier défi qui est celui-ci : s'adapter à l'arrivée de nouveaux opérateurs.

Le point ensuite est sur un sujet qui constitue un nœud assez gordien, assez français, qui est d'accepter d'avoir un système à deux vitesses parce que si nous n'avons pas un système à deux vitesses, nous avons un système qui n'a pas de vitesses du tout. Or aujourd'hui, pour être capable de trouver de la capacité d'investissement, il faut être capable d'aller chercher de la valeur dans les très grandes gares pour pouvoir la partager avec toutes les autres. C'est ça le défi qui est le nôtre.

Dominique Bussereau évoquait tout à l'heure les anciens espaces vides des petites gares. Le sujet est qu'on doit les rénover pour les mettre aux normes aujourd'hui. Or même pour ça, nous n'avons pas la capacité d'autofinancement.

Toute la transformation dont Guillaume Pepy a parlé tout à l'heure, depuis dix ans maintenant, est une transformation dont la courbe d'investissement monte progressivement. En fait, au gré de l'investissement, on a des revenus qui rentrent et plus on a de revenus qui rentrent, plus on peut investir. Cette courbe-là, qui est une spirale vertueuse, qui a un véritable intérêt, est un moteur qu'il nous faut entretenir. Vous avez fait, M. le Ministre, allusion à l'aérien, mais ce moteur présente une différence avec l'aérien puisqu'il aligne les transporteurs et l'opérateur de gare. En effet nous redonnons la moitié de ce que nous gagnons dans les commerces pour baisser le prix des péages. On a augmenté de 25 % le revenu des commerces en cinq ans et on a réussi à baisser le prix des péages payé par les transporteurs de 5,5 %. Les péages en 2019 sont 5,5 % moins chers que ceux payés en 2014. On voit donc que nous avons là un moteur avec un vrai rendement.

Comme l'a indiqué Hervé Maurey tout à l'heure, il faut se donner la capacité à se développer. C'est tout le défi que nous avons avec Patrick Jeantet dans la nouvelle organisation.

TÂM TRAN HUY

Dominique Bussereau, êtes-vous convaincu par cette organisation à deux vitesses avec les grandes gares au service des plus petites ? Ou craignez-vous que les plus petites soient tout de même délaissées ?

DOMINIQUE BUSSEREAU

On peut intéresser les collectivités locales aux gares en termes d'investissements. On voit bien avec un projet comme la gare du Nord aujourd'hui, ou bien hier la gare Saint-Lazare ou la gare de l'Est qu'il y a des possibilités.

Il faut tenir compte de ce que disait Roberto sur le fait de laisser de la place. C'est comme dans les aéroports, il faut le salon Air France, mais il faut aussi le salon Lufthansa. Il faut que les différentes alliances ou les différents transporteurs aient leur propre lieu d'accueil. Ça, c'est un vrai problème pour demain. Il faut en effet mettre de la capacité en réserve quand c'est possible. Or, ce n'est pas toujours possible ni évident.

La péréquation peut se faire à l'échelle de SNCF Gares & Connexions. Mais je ne suis pas du tout hostile, avec mes collègues des régions, des villes et des communes, à ce que, sur des opérations de rénovation où on installe des services publics, les communes ou les intercommunalités financent une partie. Nous pourrions financer des maisons médicalisées pour installer des médecins, des kinésithérapeutes et des professions de santé dans les gares.

Je ne suis pas hostile à ce qu'on participe au financement à partir du moment où il y a un objectif public qui n'est plus l'objectif simplement du transporteur.

On ne peut pas demander au transporteur de tout payer, y compris pour des missions qui ne sont pas celles du transporteur, en l'occurrence SNCF Gares & Connexions. Quand il s'agit d'une mission de service public, je pense que tout le monde peut participer et que l'on trouvera des financements sans aucune difficulté. On peut aussi trouver des modèles de cofinancement. On voit bien que des grandes sociétés d'aménagement trouvent leur intérêt dans l'aménagement de gares, comme elles le trouvent dans des centres commerciaux à l'extérieur des villes. Je préfère qu'elles aménagent une gare plutôt que de créer un Xième centre commercial. Le renouveau commercial de la gare permet de lutter contre l'expansion des centres commerciaux à l'extérieur de nos villes, trop uniformes et parfois très moches.

GILLES DANSART

Il y a la problématique des financements mais après il y a aussi celle de la capacité de l'opérateur SNCF Gares & Connexions à être un interlocuteur efficace. Vous connaissez très bien les collectivités locales. Pensez-vous que ces collectivités, qu'il

s'agisse de régions, d'agglomérations, de départements ou de communes, ont aujourd'hui la capacité à bien négocier avec SNCF Gares & Connexions pour arriver à des projets bien ficelés et efficaces ?

DOMINIQUE BUSSEREAU

Juste un mot, nous en avons souvent parlé avec Guillaume, et Frédéric s'est heurté au même problème quand il était au Gouvernement. On a souvent ce problème de la diversité très complexe des emprises ferroviaires, plus exactement des emprises ferroviaires non utilisées. Il y a trop d'interlocuteurs entre SNCF Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions.

J'ai écrit récemment à Guillaume, à la demande d'un sénateur des Deux-Sèvres, le sénateur Mouiller, pour lui donner le cas de Bressuire, une cité dans le nord des Deux-Sèvres et donc maintenant de la Nouvelle Aquitaine. Bressuire a des emprises ferroviaires de centre-ville absolument gigantesques, vides, et la ville a besoin de se refaire un centre-ville, de se redonner une unité. Le maire de Bressuire me signalait donc qu'il a dix interlocuteurs différents, entre SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Fret, etc. et qu'il n'y arrive pas.

Je me suis donc reposé sur la sagesse et le savoir-faire de Guillaume pour lui demander s'il pouvait faire avancer ce dossier. Voilà l'exemple d'une ville qui parfois manque de charme, qui peut se redonner du charme en rebâtissant son centre-ville, et qui a tous les terrains qu'il faut, qui ne sont plus utilisés : c'est une immense friche ferroviaire de voitures abandonnées, d'aiguillages qui n'ont pas fonctionné depuis quinze ou vingt ans....

Mais c'est peut-être la complexité de la loi que nous avons votée en 1997 : la partition... Il faut donc absolument qu'on trouve un moyen d'avoir, pour ces villes-là, le bon interlocuteur, pour faire en sorte que les friches ferroviaires deviennent des avantages pour la ville de demain.

GILLES DANSART

Bressuire, une ville qui manque un peu de charme, mais qui va retrouver des couleurs...

Fabienne Keller, et juste après Jean-Baptiste, un mot sur cette question du dialogue avec SNCF Gares & Connexions....

FABIENNE KELLER

Je voulais rebondir sur ce que vient de dire Dominique. Ce qui caractérise les gares, encore aujourd'hui, c'est le fractionnement : le fractionnement de la propriété, le fractionnement des exploitants et le fractionnement des AOT. Tout le sujet est d'arriver à construire un projet qui permette de réunifier autour de la gare.

À cet égard, je voudrais vraiment plaider pour les villes moyennes et pour les petites villes. On a aujourd'hui un sujet d'organisation des territoires dans les villes moyennes et dans les petites villes où il y a une gare (je parle sous le contrôle d'Hervé Maurey).

Or la gare est assez naturellement, historiquement, un lieu d'organisation des transports. La question de l'attractivité de ces gares de villes moyennes est tout à fait centrale. La question du rabattement aussi, notamment le rabattement voiture que l'on pratique en Alsace car la voiture est un bon mode de transport dès lors qu'elle sert à rejoindre un transport en commun pour assurer des distances plus longues.

Il y a de nombreuses opportunités. Les collectivités peuvent avoir des projets. Il y a de très jolis projets, notamment de médiathèques comme à Wisches car la gare est un lieu où passent beaucoup les adolescents et les jeunes actifs. Il y a aussi des cas de crèches, ou de services aux personnes âgées par exemple, puisque la gare est par nature bien desservie, par le train ou par les bus interurbains. Elle peut donc être un lieu naturellement central.

Mais tout cela suppose qu'il y ait une bonne liaison entre SNCF Gares & Connexions, la Région et bien sûr la commune ou l'intercommunalité.

C'est donc une question de gouvernance, mais aussi de pilotage partagé, ce qui est plus facile dans la métropole où le patron de la métropole est naturellement le pilote, mais qui doit être mieux fait dans les gares petites et moyennes.

C'est très important pour la structuration du territoire et je trouve que c'est un sujet plutôt d'actualité aujourd'hui : comment faciliter la vie de tout le monde et réfléchir à une meilleure organisation ? Les gares peuvent jouer un rôle de pivot à cet égard.

DOMINIQUE BUSSEREAU

Il faudrait presque un « conseil de gare » ...

Dans un grand aéroport à l'échelle départementale ou régionale, vous avez des capitaux privés, des collectivités... Tout le monde est autour de la table. À l'aéroport de Toulouse ou de Bordeaux, il y a tout le monde dans le Conseil d'Administration

de l'aéroport, avec parfois des difficultés de gouvernance comme on le voit à Toulouse actuellement.

Je pense que, même si c'est informel, il pourrait y avoir un Conseil de gare et que le patron de la gare soit connu des interlocuteurs. Or, ce n'est souvent pas le cas. Ça a été souvent un de mes sujets de discussion avec Guillaume.

Je ne suis en effet pas sûr que le maire d'un arrondissement parisien connaisse tous les patrons des gares. Et les maires des grandes villes et des villes moyennes ne connaissent pas toujours le patron de la gare.

Parfois, l'exploitation est plus compliquée. Il n'y a pas forcément un patron dans toutes les gares, mais il faudrait toujours une espèce d'incarnation de la gare au niveau physique, au niveau de la personne. Et il faudrait associer tous les utilisateurs dans une sorte de conseil informel où chacun pourrait s'exprimer.

TÂM TRAN HUY

Jean-Baptiste Djebbari, faut-il un vrai patron de gare pour une meilleure gouvernance ?

JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

C'est très juste. D'ailleurs, je crois que c'est une transformation qui est sensiblement à l'œuvre.

Peut-être, en réfléchissant à voix haute, trois points de rebond sur ce qui a été dit...

La relation féconde entre les élus, les collectivités et SNCF Gares & Connexions consiste, à mon avis, d'abord à se donner des priorités partagées.

Ça a été évoqué, une gare c'est d'abord le transport, un transport qui devient de plus en plus multimodal.

Vous savez que dans la loi d'orientation des mobilités, nous allons mettre en place un système d'informations intermodal pour faire du transport combiné. Ce sera d'ailleurs un gros enjeu pour les différentes autorités d'organisation des mobilités. Les gares deviendront donc de vrais pôles d'échanges multimodaux avec une disponibilité des données et la capacité pour les opérateurs de venir proposer leurs différentes offres. Donc d'abord du transport.

Ensuite, effectivement, du développement urbain. Je me rappelle des auditions à l'Assemblée où Patrick me disait qu'un euro investi dans une gare, c'est quatre euros en développement urbain. C'est évidemment le sujet de la solidarité.

Et pour rebondir un peu sur ce que disait Dominique (dont j'écoute toujours les remarques avec grand intérêt), il faut vraiment avoir des garde-fous. Ça peut être le Conseil de gare.

On voit bien que parfois, dans l'aéronautique, la tentation est d'avoir des aéroports qui ressemblent à de gros centres commerciaux autour desquels, accessoirement, on fait de l'aéronautique. Il ne faut donc pas se tromper de priorités. Ces projets se développent sur des dizaines d'années, ils sont des conditions d'attractivité du territoire français et pas que des territoires locaux. Je pense donc vraiment qu'il faut partager ces différentes priorités et y mettre les moyens.

La commercialité des gares est un point important. J'ai un exemple à Limoges où je suis élu. Nous avons une gare intermédiaire, dont la commercialité est très très médiocre en ce moment. Or, c'est vraiment un facteur d'attractivité locale.

Tout cela se fait de concert dans ce moment où le champ de la mobilité partagée et de l'intermodalité est en train d'être bouleversé. Il faut afficher des priorités partagées avec les collectivités.

TÂM TRAN HUY

Hervé Maurey, sur ce dialogue à avoir avec les collectivités et aussi sur la question de la péréquation, on se rappelle que le Sénat avait eu sa propre proposition de loi en 2017 pour intégrer l'aménagement du territoire et la desserte des zones rurales à la réforme ferroviaire.

HERVÉ MAUREY

Quelques mots par rapport à ce qui a été dit, par rapport notamment aux élus. C'est une évidence de le dire, mais les élus sont tous très attachés à leur gare, d'abord comme élément de mobilité, ou des mobilités de plus en plus au pluriel puisqu'on l'a dit, ce n'est plus seulement le lieu où arrivent les trains, mais le lieu de convergences de toutes les mobilités dans leur grande diversité...

Certains ont dit, à juste titre, qu'il était souvent long de négocier avec les différentes structures de la SNCF. Je ne suis pas sûr que ce soit d'ailleurs la faute du législateur. Je le dis d'autant plus que je n'étais pas législateur à l'époque. C'est quand même un petit peu la faute de certaines lourdeurs qui demeurent au sein de la grande maison SNCF. Tous les élus qui ont eu à négocier ne fut-ce que le rachat d'un petit

bout d'emprise y ont passé parfois plus d'une décennie. J'ai encore un élu dans mon département qui témoignait de cela récemment.

Je veux revenir un instant sur la question de la péréquation parce que c'est essentiel. On a des gares, qui sont finalement en nombre limité, qui sont extrêmement rentables. Notre souci était, avec Louis Nègre, au travers de notre proposition de loi et ensuite dans les débats, lorsqu'il y a eu le projet de loi du Gouvernement, que les bénéfices générés par ces gares rentables restent aux gares au sens large, qu'ils ne soient pas aspirés à autre chose dans la maison SNCF.

Je dis ça sous le regard approbateur de Louis Nègre : nous pensions à l'époque tout particulièrement à la question de la dette de SNCF Réseau. Même si aujourd'hui, une partie de sa dette a été reprise, le sujet existe toujours. Pour être très clair, nous avons donc voulu mettre un certain nombre de règles pour éviter que les bénéfices des gares rentables n'aillent éponger la dette.

On a mis des garde-fous mais il faudra rester vigilant et il faudra que l'on ait une transparence, nous y serons attentifs dans les années qui viennent.

Je suis vraiment en attente, en demande, voire en exigence de transparence par rapport aux bénéfices générés par les gares qui génèrent des bénéfices, par rapport au réemploi de ces bénéfices, par rapport à la péréquation et par rapport aux investissements dans les gares beaucoup plus modestes. Il faut effectivement associer davantage les élus.

Je ne suis pas certain que l'on puisse avoir des espèces de Conseils d'Administration dans toutes les gares. Ce sera sans doute possible dans les grandes gares. Moi, je connais surtout la gare de Bernay qui ne fait pas encore partie des plus grandes gares, c'est peut-être ce qui me déforme un petit peu...

À défaut de mieux, nous avons mis dans la loi un Comité de concertation. Je pense qu'il faudra aller plus loin et qu'il faudra sans doute qu'au niveau des Régions, les élus soient beaucoup plus associés aux priorités en termes de réaménagement et d'investissements dans les gares. C'est un point sur lequel nous resterons très vigilants.

GILLES DANSART

Patrick, on entend un besoin de transparence et aussi d'aide à ce que les projets se réalisent. Il y a plein de projets qui sont de très grande qualité dans les régions



en France et on a l'impression que parfois, ça a du mal à être industrialisé. Est-ce impossible ou est-ce qu'on peut quand même essayer d'avoir une « machine de gare » qui soit un peu plus efficace ?

PATRICK ROPERT

Puisque tu amènes le sujet de la transparence, vous trouvez sur le site open data du Groupe énormément d'informations. Tout à l'heure, vous avez interpellé le Président sur nos satisfactions client. Nous mettons tous nos baromètres de satisfaction client sur internet et chacun peut travailler avec.

À la sortie, nous vous distribuerons un document édité spécialement : « *La France pense à ses gares* ». Vous y trouverez tous les investissements gare par gare. Vous pourrez donc voir ce qui est fait à Bernay sur les années 2018, 2019 et 2020. Vous le trouvez sur chacune des gares, ce qui permet de voir où et comment nous mettons cet argent.

Le Président le disait tout à l'heure : sur trois années, nous mettons notamment 700 millions d'euros sur 600 petites et moyennes gares. Ce n'est donc pas qu'un investissement des collectivités, c'est aussi nous, SNCF Gares & Connexions. C'est un point important.

Après, indiscutablement, quand on nous donne un coup dans le ventre, comme le fait le sénateur Maurey, sur notre archaïsme, nous l'assumons.

HERVÉ MAUREY

Dans les mots employés, je n'ai pas été jusque-là...

PATRICK ROPERT

On sait que nous avons encore beaucoup de transformations à conduire. La concurrence nous aidera à aller plus vite, à nous transformer plus vite.

Pour Bressuire, le Président a signé un courrier qui recommande que SNCF Gares & Connexions fasse la tête de pont pour l'ensemble des collègues. C'est ça aussi notre métier.

Derrière, ça veut dire être capable d'aller chercher à chaque endroit des solutions différentes. En fait, il n'y a pas deux gares qui se ressemblent. Ça dépend beaucoup de la configuration de la ville elle-même, de la configuration de la desserte.

Prenez l'exemple du changement de desserte mis en place par le Groupe SNCF avec la région Auvergne-Rhône-Alpes et les Chemins de fer suisses. On va mettre un RER sur la zone du Léman, le Léman express, et le seul fait de mettre un RER sur cette zone-là va changer la configuration des clients qui passent à Annemasse ou à Bellegarde, notamment en volumétrie. Nous devons adapter l'aménagement de la gare.

C'est constamment un travail où l'on doit s'adapter à la géographie et à l'usage local. Notre mission est donc de trouver localement les bonnes réponses, avec un rythme qui soit plus soutenu.

Et le rythme sera renforcé si on est capable d'avoir plus de moyens. J'entends avec plaisir ce qu'a dit le ministre Bussereau « Il n'y a pas de problèmes de moyens », mais nous savons quand même parfaitement qu'il y a une tension sur les fonds publics. Nous devons donc trouver notre part de la contribution à mettre sur la table. C'est donnant-donnant.

GILLES DANSART

Les cahiers des charges des élus sont-ils suffisamment clairs et priorités pour SNCF Gares & Connexions ?

PATRICK ROPERT

Quand on se met autour de la table et qu'on partage les contraintes et enjeux des uns et des autres, alors oui.

L'enjeu fort, vous l'avez dit, c'est sur la multi modalité : comment nous sommes capables de venir plus facilement à pied ou en vélo ou en covoiturage à la gare. Cela demande un vrai travail ensemble parce que pour venir en vélo, certes il faut avoir la capacité à stocker un vélo, mais la première limite pour les gens pour venir en vélo à la gare, c'est le chemin entre chez eux et la gare. Est-ce que ce chemin-là comporte une piste cyclable suffisamment sûre pour ne pas avoir peur ? Ça, ça se travaille ensemble.

Nous avons donc un projet appelé EMA, Espace des Multi modalités Augmentées, que l'on développe en ce moment à Anse, Biganos, et Colomiers. On travaille avec la ville sur les chemins piétons, les pistes cyclables, la capacité à mettre un arrêt pour du covoiturage, etc. C'est ce détail là qu'il faut aller chercher.

FABIENNE KELLER

J'avais même écrit qu'il faut perdre du temps... J'avais évalué qu'il faut perdre à peu près une année pour que, par exemple, les gens de la région comprennent les contraintes de la ville, que la ville comprenne les contraintes et l'organisation de la SNCF, pour que chacun puisse prendre en compte les attentes de l'autre dans le projet Gare, pour le que projet puisse mélanger intelligemment les attentes de chacun des acteurs.

Je crois que dans cette phase de maturation, il faut que chacun prenne du temps pour comprendre les contraintes de l'autre, mais aussi ses projets, et peut-être que maintenant qu'il y a pas mal de projets réussis à toutes les échelles on pourrait industrialiser les visites d'autres sites, les échanges avec les élus locaux sur la complexité des organisations. On a quand même terriblement saucissonné tout ça donc il nous faut prendre le temps de réintégrer les préoccupations de chacun, sachant qu'on a tous plutôt envie de permettre aux voyageurs d'être bien traités.

Le sujet notamment d'une bonne arrivée des voyageurs sur le site de la gare est très important et pose la question de l'aménagement de tout le territoire. Or, tout cela ne fait de sens que si la gare est un pôle pour le territoire.

J'ai une idée de financeur depuis longtemps, mais qui n'a pas abouti à ce jour. Je fais donc un rêve, c'est que la Caisse des Dépôts qui réfléchit à cette question de territoire et de ville moyenne, s'intéresse, peut-être sous la forme de prêts à taux zéro, à ces projets. Je pense aux projets d'aménagement qui ne sont pas forcément portés par SNCF Gares & Connexions directement, mais par des aménageurs locaux. La Caisse des Dépôts pourrait s'y intéresser pour permettre de supporter le portage qui est parfois nécessaire pour réintégrer les propriétés, aménager, rentabiliser en cédant les terrains pour des choses rentables mais aussi des choses qui le sont moins, bref créer un ensemble qui fasse ville par la diversité de ses usages.

Je crois qu'il faut que l'on arrive à s'inscrire tous ensemble sur ce temps un tout petit peu long et qu'on trouve les financements et les objectifs partagés. Hervé Maurey l'évoquait à travers ce qu'on a essayé de mettre dans la loi : je crois que le sujet des gares comme levier d'aménagement du territoire peut être un support pour concentrer des moyens et des volontés car si on aménage une gare, on définit une forme de centralité.

GILLES DANSART

Jean-Baptiste Djebbari, un mot peut-être de conclusion ? La loi a été votée l'année dernière, mais il y a des ordonnances, et des décrets d'application. Vous continuez donc à être extrêmement attentif à la suite.

JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

À deux titres.

Il y a une mission d'application de la loi ferroviaire qui commence la semaine prochaine et pour laquelle je serai rapporteur en continuité de la loi qui a été votée, vous l'avez dit.

Il y a aussi une loi des mobilités qui porte notamment un volet Programmation des infrastructures. Aussi, pour rebondir sur la question des moyens, nous aurons évidemment un sujet. Hervé Maurey a communiqué sur ce thème récemment. Il est vrai que nous sommes devant la nécessité de trouver des financements alternatifs, d'avoir une discussion féconde avec les régions et ce pour deux raisons :

- D'abord, effectivement, pour financer notamment la désaturation des nœuds ferroviaires qui est la condition du bon fonctionnement des gares ;
- Et puis, plus généralement, pour développer les infrastructures de transport intermodal de manière à assurer des chemins de mobilité cohérents au niveau des régions.

Ce sera donc, je crois, un enjeu assez homérique de ces prochains mois.

GILLES DANSART

Entre le Sénat et l'Assemblée nationale notamment.

JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

Ça commence ici.

GILLES DANSART

Dominique, voudriez-vous dire un mot sur le financement ?

DOMINIQUE BUSSEREAU

Oui, je voudrais rassurer Patrick. Les collectivités ne dépensent pas leur argent n'importe comment. S'il y a de bons projets, il y aura toujours des collectivités prêtes à les accompagner. Encore faut-il qu'elles soient associées aux projets.

Une petite condition pour que les collectivités s'associent bien est que l'on ait une bonne visibilité des coûts. Chacun le sait bien, Patrick Jeantet le premier, que notre problème actuel dans les contrats de plan État-Région est que l'on a des coûts qui explosent en permanence. Sans compter le fait que l'État n'apporte pas l'argent en temps utiles et que SNCF Réseau a parfois du mal à suivre parce qu'il y a énormément de choses à faire sur le réseau secondaire.

Pour que les élus soient bien associés à l'investissement sur les gares, il faut véritablement que l'on ait une prévisibilité des coûts.

Je prends un exemple très récent, un très beau projet d'aménagement de la gare de La Rochelle, avec la Communauté d'agglomération, la Région, le Département. Il prévoit une deuxième gare derrière, comme on fait maintenant partout, avec de l'accessibilité, une passerelle, etc. On vient de nous dire que l'accessibilité représente un million et demi de plus et qu'ils l'avaient oubliée.

Pour cette confiance permanente entre les gares (dont nous avons besoin et que nous souhaitons développer) et les élus, il faut donc qu'il y ait une bonne échéance de coûts. Il peut y avoir une mauvaise surprise liée à un incident de chantier, lié à un sol, lié à un accident de toute nature, mais on ne peut pas nous dire soudainement « *Tiens, on avait oublié l'accessibilité...* »

Je sais bien que le législateur est parfois responsable, qu'il augmente sans arrêt les textes etc., mais il faut que nous soyons soit sûrs de nos affaires pour pouvoir nous engager financièrement autant que nous pouvons nous engager.

TÂM TRAN HUY

Roberto Rinaudo, vous souhaitez intervenir, peut-être notamment pour un retour d'expérience de la gare de Rome Termini, sur la façon dont se sont articulés financements publics et privés.

ROBERTO RINAUDO

Oui, un petit mot à propos du problème des financements des investissements des gares. Je me permets d'apporter l'expérience de la gare de Rome Termini. Au début des années 90, la nuit, les clochards étaient les « patrons de la gare ». Il était presque impossible de fréquenter la gare la nuit.

Il était donc fondamental de réaliser un énorme plan d'investissement. Il était nécessaire de transformer complètement la gare.

Cela s'est fait grâce à une forte alliance public/privé. Nous avons ainsi réalisé une véritable transformation de la gare avec une implication très forte des investissements privés qui ont représenté deux tiers des investissements nécessaires.

Désormais la gare de Rome Termini n'est plus seulement un centre de services pour les voyageurs, c'est aussi un centre de services pour les personnes qui vivent dans la ville. C'est un pôle d'attraction de la ville.

Ainsi, aujourd'hui, dans la gare, grâce à ces investissements, nous avons par exemple des restaurants, des salles accueillant des événements importants, des boîtes de nuit... La gare est devenue un centre d'attraction pour les habitants de la ville et cela a permis de payer tous les investissements nécessaires mais aussi d'augmenter la capacité de services pour les voyageurs et donc pour les entreprises ferroviaires.

Je pense donc que cette formule a très bien fonctionné.

GILLES DANSART

Merci beaucoup Roberto.

Patrick, je reviens sur une question abordée tout à l'heure. Le fait que SNCF Gares & Connexions rejoigne SNCF Réseau permettra-t-il d'accélérer un certain nombre de process ? Hervé Maurey parlait en effet de lourdeurs, de lenteurs. Cela permettra-t-il, notamment par rapport aux emprises foncières, d'accélérer les choses et de permettre à des projets d'aller un peu plus vite ?

PATRICK ROPERT

On ne croit ce que l'on voit. On peut donc se revoir dans deux ans et on verra...

En tout cas c'est évidemment notre intention. Nous voulons notamment faciliter la para-accessibilité, dont Dominique Bussereau vient de parler.

En ce moment, quand on fait des travaux dans une gare, il y a deux équipes. Une équipe gère les bâtiments voyageurs et l'autre la partie quais. La loi recrée une unité qui facilitera le travail.

Maintenant, les propriétaires fonciers resteront les mêmes. Il y aura donc toujours une part du foncier chez SNCF Mobilités, l'autre chez SNCF Réseau et l'autre chez SNCF Gares & Connexions. Notre rôle est donc de fluidifier ça.

Je pense que nous pouvons rendre hommage à Benoit Quignon et à son équipe de SNCF Immobilier, qui ont déjà beaucoup transformé les relations. Évidemment, il y a encore à faire.

Ainsi, chaque fois que le projet concerne la gare, nous proposons de prendre le leadership pour aider, car nous avons des équipes locales très présentes. En effet, faire vivre la gare, c'est faire vivre un morceau de ville et c'est notre métier.

GILLES DANSART

Il y a donc aussi une connexion très forte avec SNCF Immobilier. Dans l'avenir, est-elle appelée à se développer ?

PATRICK ROPERT

Aujourd'hui, huit projets sur dix sont des projets dans lesquels nous travaillons avec SNCF Immobilier car quand on veut augmenter, agrandir, transformer ou mettre un stationnement, cela se fait souvent sur du foncier qui n'est pas directement à SNCF Gares & Connexions.

Nous avons deux projets sur dix où l'on est dans l'enveloppe du bâtiment voyageurs et nous rénovons dans cette enveloppe-là. Mais cela ne représente qu'environ 20 % de nos projets.

Donc déjà aujourd'hui, nous devons faire ce travail.

Nous entendons la pression des élus quotidiennement et nous la connaissons. Nous devons donc accélérer.

TÂM TRAN HUY

Fabienne Keller, vous êtes dubitative. Vous ne semblez pas complètement convaincue...

FABIENNE KELLER

Je pense que beaucoup de personnes dans la salle ont des expériences sur le foncier. C'est rigide. Je dirai que ce n'est la faute de personne, c'est plutôt la faute de la taille des structures.

Il y a eu un effort de décentralisation et je forme le vœu qu'il se poursuive, qu'il y ait des délégations plus fortes sur les territoires et dans les Directions de proximité. Je pense notamment à SNCF Réseau.

D'un autre côté, il ne faut pas sous-estimer la complexité du sujet. D'abord, SNCF n'est pas le seul propriétaire. Il y a l'État, dans ses différents ministères, et il y a un aspect que j'avais découvert : avant de savoir quel terrain peut être transformé en morceau de ville ou en autre usage, il faut savoir de quoi l'outil technique SNCF a besoin. Cela implique souvent des études assez lourdes de SNCF Réseau pour savoir quel est le besoin à court terme, mais aussi à long terme, car il ne s'agit pas, en aménageant la gare, d'obérer son potentiel de développement. Ce sont là des travaux de réflexion assez stratégiques qui, je crois, sont utiles pour la maison et qui prennent un peu de temps.

Je rêve qu'on mette de l'huile dans les rouages sur tous les aspects de cession car ces affaires de cession rendent parfois le portage des projets très complexe.

De plus, j'entends l'idée du chef de file que je trouve très astucieuse. C'est une forme de délégation croisée ou de facilitateur.

Ce serait utile notamment pour les villes petites et moyennes, pour qui c'est source de désespérance quand elles écrivent et que la réponse ne vient pas. Parfois, cela décourage le début d'un projet. Souvent, quand on demande le terrain, c'est que l'on n'est qu'au début d'un processus plus complet qui pourrait s'enclencher.

TÂM TRAN HUY

Ne pensez-vous pas que la loi ait résolu ce problème ?

FABIENNE KELLER

Non. Mais je suis ravie qu'il y ait autant de monde un lundi après-midi au Sénat sur la question des gares. Je pense que cela devient un sujet pour beaucoup de gens, pour beaucoup de structures.



Je pense que c'est l'envie de faire, l'envie de réussir le projet, l'envie d'aboutir, qui aura un effet de facilitateur pour tous les acteurs.

Je l'ai vécu à Strasbourg. C'est l'arrivée du TGV, qui a fait que l'on a pu dépasser les barrières. C'est l'échéance qui a décuplé les forces de tout le monde.

Je pense, comme l'a proposé Dominique, qu'il serait formidable d'avoir un Conseil de gare, pas seulement en mode projet, mais en fonctionnement courant. Dans la pratique, nous nous rendons compte que c'est rare, car le quotidien reprend ses droits.

Je pense que c'est surtout la volonté des acteurs et la vision partagée d'un projet qui peuvent permettre à chacun de pousser sa propre institution à ses limites, pour obtenir le meilleur. C'est pour cela qu'il faut le construire ensemble.

GILLES DANSART

Avant de prendre quelques questions, Hervé Maurey, voulez-vous ajouter un mot sur la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) ?

HERVÉ MAUREY

Oui, il y a quelques instants, nous avons parlé de la LOM avec Jean-Baptiste Djebbari. Il est vrai que nous avons quand même quelques inquiétudes par rapport au texte qui va arriver au Sénat. Je parle devant plusieurs personnes qui étaient avec moi au sein du Conseil d'orientation des infrastructures, comme Michel Neugnot ou Louis Nègre.

Nous avons élaboré un scénario raisonnable pour atteindre les objectifs fixés par le corps de la République, notamment en termes de remise en l'état des réseaux dans leur ensemble, qu'ils soient ferroviaires, routiers, etc.

On a commencé par nous sortir un scénario 2 où, au lieu de mettre trois milliards d'euros par an comme nous le préconisons, on n'en met plus que 2,7 milliards. Et puis surtout, alors que le texte va arriver au Sénat, nous venons de découvrir qu'il n'y a pas les financements.

Il y a quelques jours, nous avons eu la grille de financement, lors de l'audition du Président de l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transport de France. Il est prévu d'à peu près tripler le produit des amendes de police par rapport à la période précédente, de les porter à 600 millions d'euros par an, alors qu'au cours des 5 dernières années, nous étions en moyenne à 200 par an. C'est donc soit très optimiste soit très hypothétique soit très inquiétant, peut-être même les trois. De plus, concernant la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques), qui a été augmentée à la suite du retrait de l'écotaxe pour être affectée à l'AFITF pour financer les infrastructures, on avait oublié de nous dire que la part destinée à l'AFITF serait diminuée pour augmenter la part alimentant le budget de l'État. Ainsi, alors qu'aujourd'hui, 1,2 milliard d'euros de TICPE est chaque année affecté à l'AFITF, à la fin de ce quinquennat, nous n'aurons plus que 500 millions.

Vous voyez donc qu'il faut calmer l'enthousiasme de cette Loi d'Orientation des Mobilités. On nous explique que c'est formidable, que c'est la boîte à outils qui va tout régler, notamment en termes d'infrastructures. Il y a donc de quoi être inquiet. Dernier élément, pour ne pas être trop long, car je suis un tout petit peu hors sujet. Je termine, car il y a tout de même un parterre de personnes qui s'intéresse à ces

sujets. Quand on explique que les EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) et Communautés de communes seront autorités organisatrices de mobilité, c'est très très bien. Quand on explique qu'on va enfin couvrir les zones blanches de la mobilité, notamment en zone rurale, c'est formidable. Je pose juste une question : comment ? Avec quel argent ? Il n'y en effet pas un centime de prévu. Alors la Ministre nous dit qu'il n'y aura aucun problème, que le versement Transport deviendra le versement Mobilité. Certes, mais en zone rurale, où les entreprises sont insuffisamment nombreuses pour générer les recettes permettant que ce versement Mobilité devienne une réalité, comment fait-on ? La Ministre nous dit que l'on trouvera des systèmes de péréquation.

Tout cela pour vous dire que, dans quelques semaines à peine (puisque cela arrive ici le 6 mars en commission), le Gouvernement nous présentera un projet de loi pour lequel la question sans doute subsidiaire du financement de cette loi n'est absolument pas calée. Je trouve cela extrêmement inquiétant et préoccupant.

TÂM TRAN HUY

Juste une petite question à Dominique Bussereau. Partagez-vous ces inquiétudes sur le financement de la loi sur les mobilités et l'impact qu'elle pourrait avoir sur les territoires, notamment sur la ruralité ?

DOMINIQUE BUSSEREAU

J'ai deux regrets que j'ai souvent exprimés à Élisabeth Borne qui a fait un remarquable travail de concertation sur ce texte.

Premier regret : le fait que l'on est beaucoup trop modeste sur les infrastructures, qu'il s'agisse de la rénovation du réseau existant ou de nouvelles infrastructures. Je considère que c'est folie que Toulouse soit en dehors de la Grande vitesse européenne, c'est folie de ne pas pouvoir aller en TGV à Toulouse qui est la quatrième agglomération française. Je trouve qu'en termes d'aménagement du territoire, c'est une faute majeure et je l'ai dit à Élisabeth Borne. Je pense qu'Alain Rousset, Alain Juppé ou le maire de Toulouse, Jean-Luc Moudenc l'ont également dit.

Deuxième regret : j'aurais souhaité, mais ça n'a pas été accepté, que les Départements puissent venir donner un coup de main aux EPCI comme nous faisons de la solidarité territoriale et de la solidarité sociale. Je le dis aux sénateurs qui sont là et qui vont amender ce texte, je partage l'avis d'Hervé Maurey : une petite

communauté de communes de 15 000 habitants n'a aucun moyen d'assurer la mobilité. Et la Région, qui est souvent loin, a déjà tant à faire sur le réseau ferroviaire, tant à faire sur les transports du quotidien, etc., quelle aura du mal à venir aider la petite communauté de communes qui veut faire de la mobilité à la demande. Je parle sous le contrôle de Michel : ma région Aquitaine, comme la tienne, sont des régions qui sont à l'échelle d'un pays européen...

Je pense qu'au titre de la solidarité territoriale et sociale, nous aurions pu venir, à leur demande, appuyer les EPCI pour que cette mobilité ait lieu. Mais on en est exclus de par la loi.

Après la crise des Gilets jaunes, s'il n'y a pas vraiment d'instruments de mobilité dans la ruralité profonde, ça va très très mal passer auprès des Françaises et des Français.

GILLES DANSART

Hervé Maurey, un mot pour clore ce qui était plutôt le quart d'heure LOM que la minute LOM ?

HERVÉ MAUREY

Très très brièvement. Dominique, je viens d'employer un très beau mot qu'on oublie trop souvent : l'aménagement du territoire.

Quand j'entends dire que l'on va fermer cette ligne parce qu'elle n'est pas rentable, quand j'entends dire que l'on ne fera pas cette ligne parce qu'elle n'est pas rentable, c'est quand même assez extraordinaire, car on oublie ce qu'est l'aménagement du territoire. On oublie que les infrastructures en général, les infrastructures ferroviaires en particulier, sont des instruments d'aménagement du territoire.

Juste pour illustrer mon propos pendant trente secondes : à la première réunion du COI (je me tourne vers ceux qui étaient avec moi), nous avions au tableau tous les critères qui allaient être pris en compte pour regarder les équipements et les infrastructures pertinentes et pour les retenir ou pas. Il manquait juste le critère « aménagement du territoire »... Nous l'avons fait ajouter comme critère mais cela n'a pas été suffisant pour qu'il soit pris en compte de manière forte et primordiale.

GILLES DANSART

Revenons sur les gares. Avez-vous une question ? Une remarque courte et pertinente comme il se doit ? Qui se lance ?

BERNARD SOULAGE

J'ai été vice-président de la région Rhône-Alpes et je préside aujourd'hui le Conseil scientifique du GART (Groupement des autorités responsables de transport). Permettez-moi juste trente secondes sur la LOM.

Je voudrais juste dire à Dominique qu'il a parfaitement raison : il faut qu'on y aille sur le rôle des Départements. J'ai cru comprendre que la Ministre était très attentive à ça la dernière fois qu'on en a parlé. Vous avez une capacité à faire à travers l'aide sociale, notamment pour les publics empêchés, vous les connaissez par cœur.

Par rapport au débat d'aujourd'hui, je voudrais dire deux choses.

La première, dont je suis très surpris, c'est que vous avez très peu parlé Habitat et Gare. Or, j'ai passé ma vie à faire des parkings relais dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, et je le regrette. Je le regrette, car quand vous regardez cette région, elle est bourrée de parkings relais, financés par la Région et d'autres, et nous n'avons pas fait ce que j'avais vu avec Jean-Pierre Farandou la première fois où nous sommes allés au Japon ensemble, c'est-à-dire des gares vraiment insérées dans la ville.

De la même façon, je me suis battu comme un fou, y compris contre RFF à l'époque, pour qu'il y ait une interconnexion à la gare de Valence TGV. Eh bien autour de la gare de Valence TGV, vous avez d'abord des parkings, un peu d'activité, mais aucun habitat, alors que c'est la plus belle des gares interconnectées de France. Nous y avons en effet, le TER et nous avons même fait ce fameux raccordement TGV.

Je trouve que là, nous sommes très à côté de quelque chose.

Je suis absolument d'accord sur le développement du commerce. Nous avons fait avec Sophie Boissard la première crèche en gare à Roanne. Très bien. Mais la question de l'habitat me paraît encore plus décisive dans le pays où nous sommes.

GILLES DANSART

Un commentaire sur l'habitat ? J'entends Dominique Bussereau et Fabienne Keller approuver...

DOMINIQUE BUSSEREAU

Bernard a complètement raison.

La gare japonaise, les grandes gares du centre de Tokyo (puisque tu faisais allusion au Japon) sont d'abord des gares hôtelières. C'est autour des hôtels en particulier que les chemins de fer de l'Est japonais (le plus grand réseau) ont bâti leur richesse financière. Le réseau de l'Est japonais a plus de ressources venant de ses gares que des voyageurs qu'il transporte quotidiennement par dizaines de millions.

L'habitat est certainement une solution. C'est certainement une solution et il vaut mieux une gare qui soit en centre-ville avec de l'habitat, plutôt que de l'habitat dispersé dans des quartiers éloignés et des centres commerciaux dans des quartiers éloignés et des parkings relais dans des quartiers encore plus éloignés.

Je pense donc en effet que l'on peut y réfléchir. C'est là où le travail avec Patrick, ses équipes, les maires et les élus locaux peut se révéler...

D'autant plus qu'il y a quand même, autour de ces gares, des friches ferroviaires. Je pense notamment à ce qui a été la deuxième gare de triage de la SNCF jusqu'en 1974 : Saint-Pierre-des-Corps... Le réseau ferroviaire autour de la gare de Saint-Pierre-des-Corps, dans une agglomération tourangelle qui cherche désespérément à faire de l'habitat, est énorme.

Il peut donc y avoir là, à l'échelle d'une agglomération, des endroits où l'on peut faire des opérations gare et habitat absolument magnifiques sur le territoire français. Et ce tout en gardant des emprises car moi, je rêve toujours que le fret ferroviaire reprenne des emplacements et il ne faut donc pas enlever toutes les voies de débord, les buttes et les triages, etc. Il faut garder des infrastructures pour l'avenir.

PATRICK ROPERT

Il n'y a pas que le Japon. Aujourd'hui, tous les programmes d'urbanisme qu'on accompagne via AREP, dont parlait Guillaume Pepy tout à l'heure, se construisent sur des principes que l'on appelle le *transit oriented development*. C'est-à-dire que l'on construit une ville autour des gares.

L'enjeu est très simple : faire en sorte que l'on puisse habiter à proximité de la gare est la meilleure façon de limiter les pollutions et les congestions.

La loi permettra à SNCF Gares & Connexions d'aller sur ce domaine-là.

La première ville où l'on a un projet, que l'on étudie avec le maire ici présent, c'est Annecy. Nous regardons comment agrandir la gare et dans ce travail-là, nous étions la capacité à avoir des logements à côté et même probablement au-dessus de la gare. Cette possibilité est réelle.

FABIENNE KELLER

Juste un mot complètement convergent avec ce que viennent de dire Dominique Bussereau et Patrick Ropert. Il faut vraiment se dire que l'on a la chance d'avoir des terrains autour des gares. Il faut donc faire de la ville.

Il faut faire très attention de ne pas faire de la ville confetti, c'est-à-dire en fonction des contraintes de foncier. C'est ce qui a pu arriver par le passé. Certaines parcelles ont été urbanisées et spécialisées, ici pour un hôtel, là pour un bâtiment de logement.

Il faut rentrer dans une vraie démarche d'aménagement qui assurera la diversité et qui fera une ville réussie, une ville agréable à vivre, avec des espaces de respiration, mais aussi avec des lieux d'habitations, des bureaux... Après, tout dépend de la configuration. Si on est dans un espace urbain déjà dense, déjà très construit, comme aujourd'hui par exemple à Toulouse, on ne peut pas ajouter grand-chose. Dans d'autres cas, c'est un vrai quartier de ville à reconquérir, et on a la chance d'avoir à l'écran aujourd'hui la photographie de la magnifique verrière de Bordeaux avec les terrains extraordinaires à l'arrière.

Je pense donc qu'il faut réfléchir la gare comme un potentiel cœur de ville. Alors évidemment, le logement y a toute sa place, mais il ne faut pas se spécialiser dans le logement non plus, il ne faut pas que du logement. Il faut aussi d'autres types d'activités, des services publics, des emplois, pour que l'on ait un quartier vivant, réinventé.

GILLES DANSART

Une seconde et dernière question ?

LINE MAGNE

Je suis maire de Moissy-Cramayel dans l'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart. Je suis ravie d'entendre parler d'aménagement du territoire.

Je pense à la gare d'interconnexion TGV de Massy. C'est un succès : on parle d'habitat, on parle d'activité économique, on parle de commerces. C'est vraiment un succès.

Je rêve qu'un jour on prolonge ce succès de Massy à Moissy, ma ville, car il est un jour prévu une gare d'interconnexion des TGV qui desservira le sud-est de l'Île-de-France et qui décongestionnera Paris.

Dans mon agglomération, on construit beaucoup de logements, on construit le centre-ville et je pense que par rapport à toutes vos réflexions, cette gare d'interconnexion aurait toute sa place.



Les gares au lendemain de la réforme ferroviaire

GILLES DANSART

Merci pour votre intervention. Massy, dont le maire, je crois, est un ancien directeur de la stratégie de SNCF d'ailleurs... Cela peut servir à faire de beaux projets.

FABIENNE KELLER

Je trouve extraordinaire de constater que notre colloque démontre une « envie de gares ».

Alors qu'au XIX^e siècle, Tours et Orléans par exemple ont refusé la gare. Orléans et Tours sont rattrapés dans leur bâti en centre-ville, mais il y a eu des erreurs historiques que l'on fait plus aujourd'hui...

Guillaume Pepy était un peu interrogatif sur la gare de Vendôme-Villiers-sur-Loir. C'est vrai que ce n'est pas ce que l'on pourrait souhaiter, mais peut-être qu'à terme, dans le développement des territoires, ces gares qui ont été un peu loupées dans leur première période pourront être rattrapées et placées dans le bon chemin.

GILLES DANSART

Merci beaucoup. Nous pouvons remercier tous les intervenants.

Je ne sais pas ce que vous retiendrez de cette table ronde, si c'est Bressuire, si c'est les « open gares », si c'est les Conseils de gare – qui ne sont pas des conseils de guerre...

Nous vous proposons de continuer. Deux tables rondes vont maintenant être simultanées, l'une ici sur les gares et les multimodalités, et une autre... César?

CÉSAR ARMAND

J'invite celles et ceux qui sont intéressés par « *la gare, lieu de consommation et de services* », puis « *la gare, réinvention architecturale et urbaine* ». Nous allons en salle Monory. Pour les connaisseurs, c'est l'ancienne rédaction de Public Sénat...

Place de la Gare

« Les gares, un atout pour les territoires
et leurs habitants »

Lundi 11 février 2019
Palais du Luxembourg

Place de la Gare

« Les gares, un atout pour les territoires
et leurs habitants »

SALLE MONORY

LA GARE, LIEU DE CONSOMMATION ET DE SERVICES

Participent à cette table ronde :

- Aude Landy-Berkowitz, Co-directrice du développement et de la diversification (Ceetrus France).
- Alexandre de Palmas, Directeur exécutif proximité (Carrefour France).
- Élise Fajgeles, Députée de la 5^e circonscription de Paris.
- Hamida Rezeg, Vice-Présidente de la région Île-de-France chargée du tourisme.
- Antoine Nougarede, Directeur général de SNCF Retail & Connexions.

La table ronde est animée par César Armand.

CÉSAR ARMAND

Bonjour à tous, je suis journaliste à la Tribune, notamment en charge de l'immobilier et des collectivités, et donc des gares. Nous avons cinq intervenants.

Commençons avec Aude Landy-Berkowitz, directrice Développement et Diversification de Ceetrus France, filiale immobilière du Groupe Auchan.

Nous allons rester à Paris, avec la Gare du Nord, citée de nombreuses fois avant cette table ronde. Pourriez-vous nous dire ce que la Gare du Nord est en train de devenir pour les prochaines années ?

AUDE LANDY-BERKOWITZ

Bonjour. Je représente Ceetrus France, qui a remporté le concours pour répondre à la Gare du Nord. Je suis maintenant en charge de la SEMOP, qui regroupe Ceetrus France et SNCF Gares & Connexions, pour assurer la transformation et l'exploitation pendant 46 ans de la Gare du Nord.

Il s'agit d'assurer la transformation et l'animation de la gare, sur une durée assez longue, sur les espaces qui ne sont pas ferroviaires. C'est avant tout la transformation de la gare en lieu de vie, pour faire pénétrer la ville dans la gare, aller au-delà de son usage premier de faire transiter des voyageurs, pour permettre que cela soit un vrai pôle et un vrai moteur pour la vie urbaine et de quartier.

La Gare du Nord est la première gare d'Europe. Il y a 700 000 passagers et utilisateurs, 2 200 trains et l'idée est de la transformer.

L'ambition du projet, c'était tout d'abord d'améliorer l'utilisation et le quotidien des voyageurs, en pacifiant les flux, améliorant les transports, les entrées et les sorties dans la gare, de manière à fluidifier la Gare du Nord. Avec 700 000 voyageurs par jour, elle est très utilisée et, d'ici 2024, les flux vont largement augmenter.

Mais l'ambition va bien au-delà d'un projet de gare. C'est de faire pénétrer la ville dans la gare et de transformer tous les m² que nous allons construire en véritables lieux de vie, pour que la gare ne soit seulement être un lieu de flux et de transport, mais un lieu avec du commerce, des services, l'intégration de bureaux. Ce sera un lieu de vie et de culture, avec la mise en place d'espaces culturels, sportifs et également d'une salle de spectacle.

Il s'agit en effet d'amener la vie dans la gare, pour que chacun puisse en bénéficier, les riverains comme les usagers du quotidien, mais également le Nord de Paris.

CÉSAR ARMAND

J'ai oublié de vous poser une question quand nous avons préparé cette table ronde. Je vais vous la poser maintenant. Est-ce aussi vous qui allez creuser le tunnel de connexion entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord ?

AUDE LANDY-BERKOWITZ

Non. Tout ce qui concerne les liaisons entre les deux gares et les flux voyageurs, c'est la SNCF qui s'en charge. Mais c'est concomitant à l'opération Gare du Nord 2024, de manière à ce que l'ensemble de la Gare du Nord soit transformé à horizon 2024, dans sa globalité.

Depuis quelques années, il y a eu des étapes de modernisation et de transformation successives de la Gare du Nord, pour répondre sans cesse aux flux croissants. Il s'agit là d'assurer une vraie métamorphose de la gare, en transformant cet espace, qui était un équipement de transport en un équipement urbain.

CÉSAR ARMAND

Quand le patron de Thello dit « la nuit, les clochards sont les patrons », comment allez-vous vous attaquer à ce problème à votre échelle ?

AUDE LANDY-BERKOWITZ

C'est une réalité. La Gare du Nord, certainement plus que d'autres gares, a une vraie diversité de population et une vraie mixité, avec des usages divers.

L'ambition de notre projet est d'intégrer toutes les populations, y compris les populations en difficulté, et tous les usages, y compris l'errance, qui existe aujourd'hui à la Gare du Nord.

Nous avons prévu dans le projet de couvrir tous ces aspects, notamment par une conciergerie de l'association, qui est à l'heure actuelle à l'étude avec les collectivités, notamment la mairie du 10^e arrondissement et la mairie de Paris. Il y a des dispositifs, pour que chacun puisse trouver une place dans la Gare du Nord.

CÉSAR ARMAND

Merci. Alexandre de Palmas, vous êtes directeur exécutif proximité de Carrefour France. Carrefour est l'enseigne la plus présente dans les gares. En tant que



navetteur quotidien de la Gare du Nord, je peux témoigner que c'est assez pratique. Au-delà de la Gare du Nord, quel bilan faites-vous de votre implantation et quelles sont les perspectives ?

ALEXANDRE DE PALMAS

Effectivement, Carrefour est l'enseigne de distribution la plus présente dans les gares. Nous sommes présents dans 16 gares en France aujourd'hui et nous espérons continuer ce développement. Nous sommes présents avec différents partenaires opérateurs, dont certains sont présents autour de la table.

Aujourd'hui, nous faisons un bilan très positif.

Je voulais revenir d'un mot sur la mécanique de consommation dans les gares, puisque c'est le thème de la table ronde. Si on la décortique, de manière très caricaturale, trois questions se posent.

- Une première question est notre capacité en tant que marque à attirer une part importante du flux de voyageurs ou de personnes transitant par la gare au sein de nos points de vente.
- La deuxième question, c'est notre capacité à proposer des produits qui suscitent un intérêt chez le consommateur voyageur.
- Et une troisième question, c'est le prix auquel on vend ces produits.

La combinaison de ces trois éléments fait une équation économique qui est celle de la consommation dans les gares. Chaque élément de cette équation a des réponses.

Le premier point, notre capacité à attirer repose notamment sur le positionnement des commerces au sein des gares. C'est un point extrêmement important. Quelle que soit la qualité du commerce, si vous le positionnez dans un coin de la gare, hors des flux ou en recul, il ne fonctionnera pas, en dépit de sa qualité ou de son attractivité. Si vous le positionnez dans un endroit plus favorable, ça fonctionnera beaucoup mieux. C'est trivial, mais c'est très important, car, quand on juge de la performance d'un point de vente dans une gare, c'est très difficile d'en juger sans vision précise de l'emplacement au sein de la gare.

La question de l'emplacement est importante mais un emplacement ne reste pas bon de toute éternité. Je prends un exemple tout à fait au hasard : si la SNCF décidait de déplacer les Ouigo de la Gare Montparnasse d'un hall à un autre, les malheureux qui auraient un point de vente sur ce hall abandonné et désert n'auraient donc plus rien à vendre. Il n'y a pas d'emplacement qui soit bon en soi, il y a des emplacements qui correspondent à des flux de voyageurs et de trains.

Le deuxième sujet, à part l'emplacement, c'est la qualité et l'attractivité de l'enseigne. C'est le cas de Carrefour en matière de distribution alimentaire, mais aussi

des grandes marques de restauration : elles ont une capacité à attirer un flux de voyageurs beaucoup plus important.

C'est une des grandes révolutions du commerce dans les gares depuis une quinzaine d'années : l'introduction au sein des gares des marques de centre-ville. Il y a 15 ans, dans les gares, vous aviez des cafés qui s'appelaient « cafés » et des bureaux de tabac qui s'appelaient « bureaux de tabac ». Aujourd'hui, vous avez des marques, qui ont des valeurs, qui portent quelque chose, qui sont des marques de centre-ville, qui apportent un choix et une puissance d'attraction, ce qui renforce le chiffre d'affaires et l'intérêt pour le client.

Les autres éléments de l'équation sont la qualité des produits et le prix auquel vous les vendez. La qualité des produits, évidemment, c'est une autre révolution que SNCF Gares & Connexions a apportée à cette consommation dans les gares : la diversité des types de restauration et la diversité des types de commerces. Aujourd'hui, vous retrouvez dans les gares (pas simplement à Paris) de la restauration à table. C'est à la fois très ancien et très nouveau.

CÉSAR ARMAND

Qu'en est-il des circuits courts ?

ALEXANDRE DE PALMAS

C'est peut-être une révolution à venir.

Celle qui est en train de se passer, c'est la révolution affinitaire. On voit dans les choix qui sont faits, dans les demandes que SNCF Gares et Connexions formule auprès de nous, Carrefour, par exemple, qu'il y a cette volonté d'un commerce de précision, d'être beaucoup plus affinitaire, de couvrir les voyageurs, non comme une catégorie moyenne, mais bien les différents types de voyageurs, selon que c'est un voyageur pendulaire, qui tous les jours va travailler et rentre chez lui, un voyageur grandes lignes, un voyageur affaires, un voyageur touriste. On essaie d'avoir des offres adaptées à ces différents types de voyageurs. On est sur quelque chose de beaucoup moins généraliste qu'avant, de beaucoup plus précis et affinitaire.

Enfin, je ne voudrais pas passer à côté de la question du prix. C'est un reproche que l'on a longtemps fait aux commerces dans les gares que d'être des commerces chers. Ce sont des choses qui sont en train de changer. Il y a une diversité de prix.

Chez Carrefour, c'est souvent l'un des éléments que nous mettons en avant : nous avons une image « prix » qui est meilleure.

La distribution est moins chère que la restauration. Nous avons une capacité à apporter dans les gares des prix beaucoup plus attractifs qui permettent d'avoir une offre pour tous les types de budgets, qui est une préoccupation légitime de SNCF Gares & Connexions et de tous.

Carrefour a été d'abord appelé comme distributeur. On a d'abord mis des supérettes, comme celles que vous trouvez en ville et, progressivement, on a été appelés comme moitié distributeur / moitié restaurateur rapide, avec une offre de sandwiches, de boissons, etc.

CÉSAR ARMAND

Nous en reparlerons tout à l'heure.

Madame la députée, en tant que députée de circonscription, je voulais avoir votre regard sur cet agrandissement et aussi en tant qu'anciennement adjointe à la maire du 10^e arrondissement.

ÉLISE FAJGELES

J'étais adjointe au maire à l'époque. Il est devenu sénateur depuis. J'étais en charge des transports. J'ai suivi beaucoup de choses autour de la Gare du Nord, qui a une spécificité : elle est dans un tissu urbain très dense, donc il y a des problématiques de circulation automobile, mais aussi de fréquentation. Il y a beaucoup de monde autour de la Gare du Nord, il y a un habitat haussmannien, avec des habitants qui ont une vie de quartier et le revendiquent.

En même temps, c'est un quartier très populaire, c'est un quartier où il y a des problématiques sociales importantes, avec de l'exclusion, de la toxicomanie, à proximité immédiate de l'hôpital Lariboisière. C'est un quartier extrêmement cosmopolite, le quartier tamoul est à deux pas, etc.

Donc, la plus grande gare d'Europe a un flux de voyageurs très différents. Il y a les gens qui viennent de banlieue et le tourisme d'affaires. Et puis il y a du tourisme de gens qui viennent visiter Paris. Tout cela se mélange, avec tout autour un habitat dense.

L'agrandissement de la Gare du Nord ne va évidemment pas régler les problèmes de circulation autour de la gare, les problèmes d'errance, etc. C'est l'inclusion de ce lieu énorme dans ce quartier, avec toutes ses problématiques, qui doit être travaillée.

Quand on voit les images du projet Ceetrus, ça fait rêver. Il y aura cet aménagement nécessaire pour la Gare du Nord et le quartier mais tous les gens qui en font sa diversité et sa richesse ne vont pas disparaître. Quand on voit les images, on a l'impression que ça va être un lieu extrêmement zen. Oui, les flux vont être améliorés à l'intérieur de la gare, mais il y aura toujours du monde, toujours cette tension.

CÉSAR ARMAND

Il faut créer des salles de yoga ?

ÉLISE FAJGELES

Je ne sais pas, mais les commerces sont une bonne manière de faire entrer les gens de l'extérieur à l'intérieur. L'offre commerciale, dans l'immédiate proximité de la Gare du Nord n'est pas exceptionnelle. Les habitants du coin, qui sont aussi des usagers de la gare, seront des usagers des commerces. Ça va faire un peu de fluidité entre les lieux. J'avais beaucoup travaillé à l'aménagement de la Place de la République, où il y avait aussi une grande problématique d'errance. Il ne s'agit pas de nettoyer les abords de la Gare du Nord, il s'agit d'y mettre de l'argent, pour avoir des commerces de qualité, des animations culturelles et artistiques...

Quand on élève un quartier, on l'élève pour tout le monde, y compris pour les personnes en grande difficulté qui sont autour. Je sais que la Ville y attachera une grande importance.

Je ne suis plus élue de la Ville, mais avec mon regard de députée attaché à ce quartier et à ma circonscription, je le vois comme une chance pour les usagers. Quand on se rentre les uns dans les autres à l'intérieur de la Gare du Nord, les touristes qui sortent nous disent que c'est terrible, que c'est la Cour des Miracles.

Cela va permettre d'élever la qualité pour les usagers, mais aussi pour le quartier, tout en restant vigilant car il faut tenir compte des spécificités très populaires, de la grande mixité autour. Il ne s'agit pas de s'asseoir dessus. Le projet me semble avoir pris en compte ces différentes sensibilités autour de la gare. Il faut maintenant espérer que tout cela puisse se mettre en musique.

CÉSAR ARMAND

Je pensais aux problèmes de Barbès-Rochechouart pas loin, mais tout le monde les connaît.

ÉLISE FAJGELES

Vous avez raison. Quand je parlais de toxicomanie...

CÉSAR ARMAND

Pas seulement à Barbès-Rochechouart, même devant la gare.

ÉLISE FAJGELES

Bien sûr. Il y a eu un « Gare du Nord bashing ». Quand je vous parle de cour des miracles, c'est exagéré. Il y a des gens qui vivent autour de la Gare du Nord et il y a une vraie vie de quartier. Néanmoins, c'est vrai qu'il y a de l'errance, de la toxicomanie autour, et des sujets de propreté, comme partout dans Paris.

Le fait qu'on mette beaucoup d'argent et qu'il y ait de nouveaux usages dans la Gare du Nord, cette amélioration évidente de la gare, va pousser tout le quartier et certainement la ville aussi à travailler beaucoup sur les usagers à l'extérieur de la gare. Il ne s'agit pas de dire « les toxicos, on va les virer, on va les mettre ailleurs ». Ils sont ici, à proximité de l'hôpital, il y a une salle de consommation de drogue à moindre risque, qui crée des problèmes sur l'espace public. Tout ça doit être mis en musique. Il faut que tout le monde trouve sa place.

C'est une chance énorme pour le quartier, mais il faut que tout cela se fasse ensemble, et pas les uns contre les autres. Quand j'étais élue d'arrondissement (avec la gare de l'Est juste à côté), il y avait des conseils de quartier réguliers sur le thème « Gares : une chance ou un problème pour le quartier ? ». C'est à la fois une chance parce que c'est une animation incroyable, une porte d'entrée dans Paris, et à la fois les habitants rêvaient parfois d'avoir une vie plus tranquille, recentrée sur le chemin pour aller à l'école ou pour acheter son pain. On ne peut pas. La Gare du Nord est là.

Le réaménagement de cette gare était nécessaire, parce que c'est très difficile de s'y déplacer, l'intermodalité est un peu étouffée. C'est très bien qu'on l'agrandisse, mais c'est très bien qu'on y multiplie les usages et des usages de qualité et diversifiés, parce que je suis convaincue que d'avoir une ouverture sur ce quartier fonctionnera mieux. Il faut que ça se fasse comme ça. Il ne faut surtout pas que cet aménagement conduise à une fermeture encore plus importante de la gare sur elle-même. De toute façon, les gens vont être amenés à sortir de cette gare, à y arriver. Tout le monde a intérêt à ce qu'il y ait une prise en compte des spécificités sociales et de diversité culturelle, y compris dans cet aménagement, même s'il ne touche que la gare elle-même.

CÉSAR ARMAND

Antoine Nougarede, vous êtes Directeur général de SNCF Retail & Connexions. Aujourd'hui, les commerces contribuent déjà à la qualité des gares. C'est un cercle vertueux. Ils contribuent aussi à la propreté des gares.

ANTOINE NOUGARÈDE

Tout a été fort bien dit par Madame la Députée. Je vais essayer de faire au moins aussi bien.

Le commerce n'est pas une fin en soi. Moi qui fais des centres commerciaux depuis 25 ans, le commerce en tant que tel ne m'intéresse pas vraiment. Ce qui est intéressant, c'est ce que ça permet de faire. Dans les gares, c'est un moyen de rendre la gare plus agréable, plus en relation avec la ville, plus ouverte sur la ville. Le commerce contribue à l'ambiance, à la propreté, à la sûreté, à l'éclairage de la gare. C'est ça qui nous intéresse avec le commerce.

Accessoirement, ça rapporte quelques redevances. Merci aux contributeurs, parce que ça permet aussi d'entretenir le patrimoine.

C'est un cercle vertueux. Le fait de récupérer des revenus permet d'agrandir les gares, de les améliorer, d'entretenir le patrimoine, de créer d'autres espaces de qualité, en introduisant d'autres services que le commerce pur et dur. Sans les revenus du commerce, on ne pourrait pas faire tout cela. C'est un cercle vertueux qui permet de faire des gares des lieux agréables, propres, utiles. J'insiste sur le côté « utile ».

On s'occupe aussi de la Gare de l'Est et nous allons faire le tunnel entre les deux gares. Il y aura aussi du commerce à l'intérieur. Le fait de passer d'une gare à l'autre de façon aisée, avec des services, permet à tous les Franciliens qui prennent le train dans les gares de l'Île-de-France, notamment dans les gares parisiennes, qui sont des gares de transit quotidien et avec des voyages à plus long cours, d'avoir des gares plus utiles. Au-delà de la fonction de transport et de déplacement, cela leur permet de faire rapidement des courses ou de bénéficier de services.

Nous voulons renforcer la culture et d'autres activités, comme cela a été dit tout à l'heure. Dans les gares, on fait maintenant des salles de sport, des crèches. Voilà l'utilité du commerce, qui n'est pas une fin en soi, mais permet un cercle vertueux sur la qualité dans les gares.



CÉSAR ARMAND

Hamida Rezeg, vous êtes vice-présidente chargée du tourisme à la Région, l'autorité organisatrice des transports. Concrètement, quelle action politique mettez-vous en place pour redonner de l'attractivité à ces gares ? Parlez-nous un peu de la grande couronne, parce que nous sommes beaucoup restés à l'intérieur du périphérique.

HAMIDA REZEG

Bonjour à toutes et à tous. La Région Île-de-France a mis en place deux actions très innovantes et très nouvelles.

La première, c'est les volontaires du tourisme. Ce sont des jeunes étudiants, en formation dans les métiers du tourisme, qui sont dispersés dans plus de 40 sites, avec lesquels nous sommes partenaires : Galeries Lafayette, Disneyland Paris et quelques gares. Ces volontaires sont des jeunes, rémunérés, puisque ce sont des stages, qui doivent compléter leur formation. Cela permet aux touristes d'être accueillis par ces volontaires. Ils sont notamment très présents sur la ligne du RER B, sur la desserte de Roissy Charles de Gaulle, également sur Gare de Lyon et Gare du Nord. C'est un travail qui est fait là avec l'Office du tourisme de Paris. Nous allons aussi développer ces volontaires présents sur les gares d'Austerlitz et Saint-Lazare.

Ils sont là pour orienter les touristes qui arrivent au niveau des gares. Lorsque les touristes arrivent, les portes d'entrée sont l'aéroport et les gares. Ces jeunes volontaires sont là pour orienter (pas guider, car ce n'est pas leur principale fonction) tous ces touristes qui demandent la gare, le métro le plus proche ou posent une question sur un site qu'ils veulent également visiter.

CÉSAR ARMAND

Suivent-ils une formation ?

HAMIDA REZEG

Oui, ils ont une formation d'une journée, séquencée sur deux moments : un moment sur « comment accueillir les touristes » et un deuxième sur le volet sécurité. Ils ont une formation sur les problèmes de sécurité sur place, aux premiers gestes, pour que les choses s'organisent bien en matière de sécurité.

Deuxième action innovante en matière culturelle cette fois : les boîtes à livres. On l'a dit, la gare est un lieu de vie. Nous avons, à titre expérimental, positionné

15 boîtes à livres, que vous avez dû voir dans les villes de tous les départements : Fontainebleau, Meaux, etc.

On dépose son livre et on peut prendre le livre d'une autre personne donc un échange se fait d'une façon ludique. On met donc de la culture au sein des gares, pour que ce soit des lieux très attractifs. Ça permet aussi de cibler des voyageurs, qui n'ont pas l'habitude de lire. Le but serait d'équiper environ 200 gares, à l'aube 2021. J'attire beaucoup l'attention des petites communes rurales car on peut mettre ces boîtes à livres dans de petites gares où on n'a pas l'habitude de voir de la culture.

CÉSAR ARMAND

Aude Landy-Berkowitz, vous me disiez en préparant cette table ronde qu'aucune gare n'est pareille, que la vie de quartier n'est pas la même, que les dimensions ne sont pas toujours internationales, comme à la Gare du Nord. Comment répondez-vous à tous ces enjeux ?

AUDE LANDY-BERKOWITZ

Effectivement, la Gare du Nord est bien spécifique, de par le fait qu'elle est internationale, que c'est la seule gare à desservir chaque pays et en même temps à avoir beaucoup de personnes qui l'utilisent pour le quotidien car elle assure une forte liaison avec le nord de Paris. Sur les 700 000 voyageurs, il y a plus des deux tiers qui sont des voyageurs du quotidien, et non des touristes ou des professionnels du Paris-Londres ou du Paris-Bruxelles. C'est important de prendre en compte ces profils sur ces 700 000 passagers et utilisateurs et quels seraient leurs besoins, comment améliorer leur quotidien.

Ce qui est commun à toutes ces personnes, c'est qu'elles manquent de temps et qu'elles ont besoin de retrouver du temps quand elles arrivent à la Gare du Nord, parce qu'elles ont parfois des temps de transport qui sont longs. Je pense notamment à ceux qui utilisent le métro et le RER et les transiliens, qui parfois cumulent tous ces transports. Comment un équipement comme la Gare du Nord peut les aider dans leur quotidien ? Nous devons penser cela tout en répondant aux usages des riverains, de manière à ce qu'il n'y ait pas de barrière physique. Déjà, la gare assure par les rails une sorte de barrière physique dans le quartier. Donc l'ambition du projet c'est qu'il n'y ait plus cette barrière physique, que cet équipement puisse être utilisé par tous et qu'on retrouve une vie de quartier.

De notre côté, nous avons bâti des enquêtes client, consommateurs, usagers, qui ont défini un certain nombre de profils. Nous avons établi cinq grands profils, dans lesquels nous avons ensuite des sous-catégories. Dans ces cinq profils :

- Il y a l'utilisateur du quotidien, pour relier la banlieue, la grande banlieue et, après, le centre de Paris.
- Il y a le professionnel, qui utilise le Thalys et le trans-Manche.
- Il y a les voyageurs nationaux, qui utilisent les grandes lignes, comme Paris-Lille.
- Il y a les touristes, qui viennent visiter la Gare du Nord, parce que c'est aussi un ouvrage remarquable de l'architecture ferroviaire. C'est une gare reconnue pour son architecture, et que l'on va encore magnifier grâce au projet, pour la rendre plus lisible.
- Et il y a aussi ceux qui sont en proximité immédiate, les riverains. Pour chacun d'eux, il y a des profils, parce qu'il y a tout type de riverains.
Il y a ceux qui habitent en face, qui sont dans des appartements haussmanniens.
Et il y a ceux qui sont en errance, qui vont dans les salles de shoot.

On a essayé de bâtir tous ces profils, pour voir quels étaient leurs besoins et leurs utilisations d'un tel équipement. On a vu qu'il y avait des besoins clés : l'efficacité, la rapidité, faciliter le quotidien, ouvrir de nouveaux services, de nouveaux usages, avoir des espaces verts.

Le projet le permet, notamment en transformant les toitures-terrasses et en végétalisant un arrondissement qui était très minéral.

Et le projet va aussi offrir la capacité de faire du shopping quand on est pressé, de faire ses courses pour le dîner du soir quand on est un utilisateur du quotidien, et donner accès à la culture et aux équipements sportifs à tous.

On a essayé de répondre en fonction de ces différents profils. On en a bâti une petite dizaine, de manière à avoir une programmation fédératrice des différents usages et de mobiliser le maximum de la population. Même si nous n'allons pas répondre à toutes les problématiques, l'idée, c'est d'améliorer le quotidien de tous ces usagers et utilisateurs.

CÉSAR ARMAND

Merci. Madame la députée, avant votre élection il y a maintenant un an et demi, vous avez été juriste, et entrepreneur dans l'œnologie. C'est à la fois une consommation et un service pour lier les gens. Quelle est votre vision professionnelle, pas uniquement sur la Gare du Nord ?

ÉLISE FAJGELES

Cela a été beaucoup dit : une gare est un lieu de rencontre et de vie. Même quand on y passe vite, il suffit que notre train soit en retard pour que l'on y passe plus de temps que prévu. En tout état de cause, on prévoit d'arriver un peu avant quand il y a des commerces, pour faire ses courses, c'est pratique.

À la Gare du Nord, il y a des problématiques sociales particulières, mais c'est aussi un lieu où il y a beaucoup de gens qui se croisent. C'est bien que l'on puisse permettre différents usages, justement avec ces diverses activités. Et ça permet de financer des améliorations et des embellissements.

On parlait de la culture tout à l'heure. Je le disais quand j'ai rencontré les équipes de Ceetrus : il faut faire attention à ce que la culture puisse aller au-devant des gens, surtout des gens qui n'ont pas intuitivement accès à la culture, qui ne vont pas nécessairement aller acheter un billet.

Aujourd'hui, la Gare du Nord mène à la ligne 2 du métro, qui est densément fréquentée, et dans ce couloir il y a des expos de photos. Je trouve ça super beau. Ce n'est pas toujours agréable de prendre ce couloir, mais il y a les expos de photos. Je suggère que la culture soit aussi dans les lieux qui ne sont pas réservés à la culture, mais qu'on tombe dessus comme ça. Pour moi, c'est ça la vraie convivialité, le vrai lieu de rencontre.

On vient prendre son train et on peut aller manger un truc bio, même si on habite dans un lieu où ce n'est pas forcément autant la culture qu'à Paris, dans les quartiers bobos. On vient prendre son train et on tombe sur un lieu de culture, même si, de soi-même, on n'irait jamais voir une expo, etc. C'est de toute façon un lieu de rencontres et un lieu de vie, mais, si on doit y mettre de l'argent et le réaménager, il faut que ce soit pensé comme ça, pas comme un lieu avec des gens qu'on met dans des cases.

CÉSAR ARMAND

Vous plaidez pour plus de culture dans le grand couloir entre Gare du Nord et le métro La Chapelle ?

ÉLISE FAJGELES

Plus de culture, c'est compliqué, parce qu'il n'y a pas beaucoup de place. Les expos photos s'y prêtent beaucoup.

SNCF Gares & Connexions a fait un tweet pour dire que j'étais ici et, tout de suite, une association, « Demain la Chapelle » me dit que la liaison avec la ligne 2 n'est pas assez travaillée dans le projet. Les habitants sont très au courant de ce qui se passe et vont regarder ça de très près, et moi avec eux.

C'est spécifiquement important dans les lieux où il y a le plus de tensions, où il y a beaucoup de monde, où les gens sont pressés, mais aussi où ça « zone », les lieux où il y a facilement des incivilités, où il peut y avoir des vols, etc. La culture permet toujours de tirer un endroit vers le haut. Cela ne règle pas tous les sujets, mais il faut offrir cette possibilité. La culture aide à densifier. Quand on est confronté à autre chose, à une ouverture sur le monde, sur autre chose que ses problématiques quotidiennes, ça aide, c'est le début du règlement des sujets.

CÉSAR ARMAND

Alexandre de Palmas, on revient à vous. Je voulais vous faire parler de la restauration avec votre ancienne casquette chez Elior. Vous faire parler aussi de la culture avec votre ancienne casquette de DG de Gallimard Flammarion...

ALEXANDRE DE PALMAS

Il y a eu une transformation complète de l'offre de restauration dans les gares depuis 20 ans. J'aurais aimé partager avec vous la manière dont on conçoit une offre de restauration sur une gare. Plus la gare est importante, plus on peut rentrer dans le détail de l'offre. Sur une gare plus petite, ce sera plus simple.

Si on prend une grande gare, comme Gare de Lyon, Montparnasse ou Lyon Part-Dieu, il y a différents éléments qu'il faut retrouver dans la conception d'une offre de restauration. Il y a d'abord un élément de réassurance très important : le voyageur dans sa diversité a besoin de se raccrocher à des marques qu'il connaît, des marques nationales et internationales. C'est cela qui explique le succès des grandes marques : le succès de Paul dans les gares, qui ne se dément pas depuis vingt ans, le succès de McDo, de Starbucks, de Costa, etc. Ces grandes marques nationales et internationales sont aujourd'hui des points de repère pour le client, parce qu'il les connaît, parce qu'il les fréquente dans son quotidien en dehors du transport et qu'il est content de les retrouver. Donc dans les grandes gares, vous avez cette offre de grandes marques nationales et internationales.



CÉSAR ARMAND

Il y a aussi des marques qui profitent des salles des pas perdus pour se faire connaître.

ALEXANDRE DE PALMAS

Oui, il y a un élément d'identité. Toutes les gares ne sont pas les mêmes, chaque gare doit travailler son identité. Vous avez des marques locales qui peuvent s'implanter. Un autre axe d'identité peut aussi être la fameuse politique de Gares et Connexions de déploiement des tables de chefs dans les gares, qui sont des éléments d'identité. Par exemple, le restaurateur du quartier de la Gare du Nord Bara a ouvert un kiosque de sandwiches au sein de la gare. Et le chef Michel Roth est un élément très fort d'identité de cette gare.

Autre élément important : la capacité à proposer des aspérités, des nouveautés, des innovations. Cela peut être de nouvelles marques de restauration.

Le hollandais Laplace n'avait jamais ouvert un restaurant en France et son premier restaurant, il l'a ouvert dans une gare. Si vous prenez Five Guys, le burger d'Obama, avant même qu'il ouvre sur les Champs-Élysées, il avait annoncé qu'il allait ouvrir dans une gare française. La gare, par sa puissance et par son flux, est

capable d'apporter des marques internationales qui n'avaient jamais ouvert ni existé en France. Dans cette dimension d'aspérité, vous avez aussi les startups.

Je vous invite par exemple à aller voir ce que font « Nos Grands-mères ont du talent » à la Gare Montparnasse. C'est l'exemple d'une toute petite entité, qui développe des choses dans l'une des plus grandes gares françaises, avec succès. C'est l'aspérité, ce qui va surprendre, intriguer le voyageur, c'est ce qui va faire qu'il va s'arrêter, avec une consommation différente.

Autre élément important : les services, le dépannage. C'est là que je reprends ma casquette Carrefour. Le retail a un rôle très important à jouer dans les gares avec les courses de dépannage, pour ce que vous avez oublié, ou bien les collants que vous avez filés et que vous voulez remplacer. L'offre de dépannage est très importante donc le retail a toute sa place dans les gares aujourd'hui.

Enfin, il y a un dernier élément, encore un peu léger dans la recette, mais qui demain sera important : c'est le digital. Le digital va monter en puissance dans la restauration dans les gares. Aujourd'hui, on sait assez peu l'offre qui est présente dans la gare. On manque d'information préalable, sauf quand vous prenez tous les jours le train au même endroit. Sinon, vous savez assez peu ce qui est proposé dans la gare où vous allez. Donc, avec le digital on aura une notion d'information, une notion de commande, de réservation, et une notion de paiement. On sait que, quand vous avez plus de quatre personnes qui font la queue à un point de vente d'une gare, vous zappez. L'accélération du paiement et de la commande est clé pour le développement du commerce dans les gares. Le digital va donc prendre de la place. Aujourd'hui, c'est encore un peu embryonnaire, mais je suis convaincu que c'est un élément très fort du développement demain des services et de la consommation.

CÉSAR ARMAND

Merci. Antoine Nougarede, vous approuvez ce qui vient d'être dit ?

ANTOINE NOUGARÈDE

Oui, bien sûr. Ça va même être difficile de passer derrière, puisqu'Alexandre a tout dit ou presque sur la restauration.

CÉSAR ARMAND

On m'a aussi parlé d'un appel à projets que vous alliez bientôt lancer dans toutes les gares ?

ANTOINE NOUGARÈDE

Oui, c'est l'idée du cercle vertueux. Vous parlez des gares moyennes et petites en province. Une fois de plus, le commerce n'est pas une fin en soi, mais un élément permettant de faire plein de choses. Au-delà de rendre les gares qualitatives, il permet de dégager un certain nombre de moyens pour faire d'autres choses.

Quand vous évoquez les gares de province, on a un patrimoine de gares en France qui est totalement sous-utilisé. Il y a à peu près aujourd'hui 1 000 gares en France où nous avons des locaux vacants : d'anciens logements, des locaux techniques, des parties de gare totalement désaffectées. On a la volonté aujourd'hui avec Patrick Ropert et Guillaume Pepy de relancer un large mouvement en écrivant aux élus locaux, parfois de toutes petites communes, qui ont une petite gare en partie désaffectée chez eux, pour leur proposer de mettre ces locaux à disposition.

Ce sera long, parce qu'il faut arriver à trouver les moyens de rénover ces locaux, les remettre aux normes. Nous sommes dans un pays très administré, avec des normes extrêmement complexes. Cette réhabilitation prendra du temps.

Il y a des gares où il n'y a pas forcément de commercialité, mais où on peut mettre des locaux à disposition – avec des loyers symboliques, et encore, ne parlons pas de loyers – auprès des collectivités locales, auprès d'artisans, de commerçants locaux. Ça fait partie de ce cercle vertueux qu'apporte le commerce dans les gares : soit il y a plus de business à faire, plus de commercialité, donc plus de moyens de travailler sur des gares soit il n'y a pas de commercialité et alors pas de moyens.

CÉSAR ARMAND

Hamida Rezeg, au-delà des touristes qui viennent juste voir la Gare du Nord, comment la Région met-elle en place des outils pour accélérer le tourisme ? Vous avez récemment présenté le bilan annuel de 2018.

HAMIDA REZEG

Dans deux jours.

CÉSAR ARMAND

Avec les différents événements sportifs qui vont arriver, quels sont les outils ?

HAMIDA REZEG

Le 14 février, nous allons annoncer avec la Présidente de la Région Île-de-France pendant une conférence de presse les chiffres du tourisme pour l'année 2018.

Un dispositif innovant est le Paris Region Pass, le titre unique de transport, que j'appelle Pass Navigo touristique, qui permet aux touristes franciliens et aux touristes venus du monde entier d'avoir un titre de transport qui pourra être utilisé pour les transports (bus, métro, train). En même temps, ça leur permet d'accéder à plus de 66 sites touristiques, avec à l'intérieur, des monuments de Paris. Cela peut être le Musée du Louvre, le musée de la Grande Guerre à Meaux, d'autres sites touristiques et culturels.

C'est une véritable révolution, parce que ça va permettre d'utiliser les transports. Il y a aussi un aspect développement durable. À travers ce pass, il y a aussi la possibilité pour les touristes d'avoir accès à une croisière sur la Seine ou à un tour de bus panoramique à Paris. Cela contribue à favoriser la circulation des flux en matière de transport. Lorsqu'on parle de ça, on parle aussi des grands événements sportifs qui nous attendent, la Coupe du Monde de foot en 2019, la Coupe du Monde de rugby en 2023 et évidemment les Jeux Olympiques et Para-olympiques de 2024. Le but, c'est que les touristes et les visiteurs qui vont participer soient à moins de 45 minutes pour accéder aux lieux sportifs où il y aura des manifestations sportives. Voilà la cartographie en matière touristique et en matière de transport que nous mettons en place. Nous avons déjà vendu 5 000 Paris Region Pass. Ce titre de transport unique a été lancé durant la Ryder Cup en septembre dernier. Ça a été pour nous une phase test. En même temps, on a pu intensifier les transports, de façon à ce que les touristes venus du monde entier pour la Ryder Cup accèdent très facilement au site de golf de Saint-Quentin-en-Yvelines. Ça a été une période de test pour nous, pour voir que nous serons à la hauteur en matière de transport de tous les touristes qui viendront du monde entier pour ces grands événements sportifs.

Pour le Paris Region Pass, notre objectif est d'en vendre 50 000 à fin d'année 2019.

**CÉSAR ARMAND**

Merci. Nous allons faire un dernier tour de table, avec une proposition pour continuer à faire de ces gares, des « Open gares », comme dirait Dominique Bussereau.

AUDE LANDY-BERKOWITZ

Je vous l'ai dit tout à l'heure, une gare représente une barrière physique. Donc nous avons pas mal d'idées en termes de conception de projet pour ouvrir au maximum les toitures et les façades, afin d'amener la lumière dans la gare. C'est important en ce qui concerne les usages, d'amener la lumière naturelle. En même temps, en termes de sécurité, c'est important. Et cela fait partie du dispositif qui va améliorer la vie dans la gare.

À terme, pourquoi pas envisager la couverture des voies ferrées, peut-être sur d'autres gares que Gare du Nord. Ça permettrait aussi d'être en open gare et de reconstruire le tissu urbain, de reconstituer des morceaux de quartiers coupés par les rails.

ALEXANDRE DE PALMAS

Pour rendre la gare toujours plus pratique et riche en services, idéalement j'imaginerais des gares qui pourraient être également des points de retrait pour vos courses, qu'elles soient alimentaires ou non. Imaginez les grandes gares franciliennes ou de province, dans lesquelles nous pourrions, après avoir commandé nos courses en ligne, les retirer avant de rentrer chez soi. Ça apporterait un grand service aux millions d'usagers qui utilisent le train tous les jours.

HAMIDA REZEG

Pourquoi ne pas générer le dispositif des volontaires du tourisme dans toutes les gares ? Nous travaillons beaucoup avec les gares pour déployer ce système des volontaires du tourisme, pour un meilleur accueil des touristes venus du monde entier. Avec Monsieur Pepy et ses équipes, nous travaillons énormément sur toutes ces questions.

Et puis aussi la culture, encore la culture, l'accessibilité pour la culture, pour tous, surtout avec un volet d'accueil pour les personnes porteuses de handicap. C'est très développé, mais, parfois, ce n'est pas suffisant.

ANTOINE NOUGARÈDE

Merci pour le relais. Je vais encore parler de culture, pour illustrer l'open gare. Nos parvis de gares, qui seront tous réunifiés dans le cadre de la réforme et gérés par SNCF Gares & Connexions à partir du 1^{er} janvier 2020, sont des endroits où on peut faire de la culture et aller à la rencontre des gens.

Et un dernier exemple pour illustrer une dernière fois ce cercle vertueux qu'apporte le commerce, qui n'est pas une fin en soi, mais un moyen pour par exemple rénover les verrières de nos grandes gares parisiennes ou de régions. La verrière de la gare de Bordeaux a été rénovée ces deux dernières années. C'est un coût de travaux de 90 millions d'euros. On fait ça en général une fois tous les 100 ans dans les gares françaises. C'est en partie grâce au commerce qu'on peut faire ça.

Et pour ouvrir complètement les gares à la culture, nous sommes en train de réfléchir à la manière de financer encore mieux la culture que ce qui est fait aujourd'hui et de prélever sur les redevances des commerces de l'ensemble des gares françaises (qui remontent 21 millions d'euros au budget 2019 à la SNCF) peut-être 1%, pour financer des actions de culture de façon plus pérenne, plus efficace, dans les gares et sur les parvis des gares françaises.

ÉLISE FAJGELES

Nous sommes dans une période un peu particulière dans notre pays, une période de tensions, où on voit bien qu'il y a plusieurs France qui se connaissent peu, qui se parlent difficilement et où il y a un besoin d'expression démocratique et citoyenne. Les gares sont un lieu où des gens très différents se rencontrent et se croisent. Peut-être que ça pourrait être un lieu d'éducation populaire, de délibération permanente, qu'il y ait des débats, des moments où les élus s'arrêtent pour rencontrer un panel de gens divers et qu'il y ait des rendez-vous citoyens démocratiques qui puissent s'organiser dans les gares, que ce soit une vraie agora.

CÉSAR ARMAND

Merci à toutes et à tous.

**QUESTIONS/
RÉPONSES****DANIEL CUKIERMAN**

J'ai été directeur de gare entre 1998 et 2000. Je voudrais juste faire une remarque d'évolution culturelle. Quand on a lancé le projet de la gare de Saint-Lazare, pour faire l'aménagement et les commerces, nous avons eu tout le monde contre nous, aussi bien en interne à la SNCF (on faisait rentrer les marchands du temple), que les architectes (quand on est dans une gare, il faut voir les trains), que l'extérieur, en particulier le maire de Paris de l'époque, parce que nous allions faire concurrence aux commerces du quartier, aux marchandes de chaussures de la rue du Havre. À l'époque, les marques importantes ne voulaient pas être dans les gares, parce qu'un voyageur de banlieue est moins valorisant qu'un voyageur d'aéroport. Il y a une évolution culturelle très importante, qu'il faut souligner.

À l'époque, nous avons aussi lancé un plan pour installer 20 000 bancs dans les gares. La SNCF ne voulait pas mettre de bancs dans les gares, parce que les SDF dormaient dessus. Mais il y a quand même un service à rendre aux voyageurs là-dessus.

Deuxième chose : le commerce dans les grandes gares sert à la péréquation pour rénover les petites gares. Dans la péréquation, il y a un autre élément intéressant : péréquation du non-voyageur vers le voyageur car les non-voyageurs c'est au moins 25 % pour les grandes gares. C'est un élément positif vis-à-vis du chemin de fer et du transport public.

UN INTERVENANT DE LA SALLE

Je m'amusais tout à l'heure quand j'entendais évoquer le quartier de la Gare du Nord parce que les gares sont par nature, de toute éternité, entourées par des quartiers interlopes. C'est dans la nature des choses. Ça me rappelait les débats que nous avons sur le Forum des Halles, où il y avait également des clodos qui dormaient dans les halls, qui étaient des espaces publics. Le débat a rapidement été clos par la réalité des faits, puisqu'aujourd'hui, on ne parlerait pas du Forum de cette manière-là.

Je voulais poser une question à Aude : la gare du Nord n'est pas un quartier bobo, pas un quartier chic, de luxe (pas encore). Comment les objets que vous faites (et qui contiennent du commerce) vont-ils échapper à ce désir d'enseignes qui sont souvent un peu trop haut de gamme pour les zones qu'elles desservent ? Comment intégrerez-vous un autre commerce plus diversifié, en même temps que des enseignes armées pour résister à des flux aussi importants en termes de gestion ?

AUDE LANDY-BERKOWITZ

Tout l'enjeu est là, vous l'avez bien résumé. D'abord sur les surfaces : il y a 60 000 m² de surfaces exploitées dans le projet de la Gare du Nord. Sur ces 60 000 m², il n'y aura en tout, que 17 000 m² de commerces. Ça réduit la jauge entre 60 000 et 17 000. L'enjeu est de répondre à tous les profils et de se dire que nous allons essayer de faire une offre qui soit une vraie programmation diversifiée, y compris sur le commerce, et ne pas répondre uniquement avec les enseignes. D'abord, elles sont déjà présentes dans la Gare du Nord, avec dans la complémentarité car il faut du commerce pour tous. Il y a nécessité de commerce pour les touristes. Je pense à ceux

qui utilisent le Thalys et le Trans-Manche. Il y a aussi du commerce pour les usagers du quotidien et les riverains.

Là, nous avons une programmation de commerce bien spécifique, avec de l'artisanat, du commerce de bouche, de niche, du commerce qui peut être équitable, pas forcément du commerce mass market ou luxe. C'est un vrai mix de programmation commerciale qui est prévu, car nous essayons de faire un produit réellement sur mesure.

CLAUDE LIEVENS

Je suis vice-président de la Fédération des usagers de la bicyclette. J'ai des propositions pour Monsieur Nougarede. On a parlé ici que de services commerciaux. On n'a pas parlé d'économie sociale et solidaire.

Or il y a en France quelque chose qui se développe énormément autour du vélo : les ateliers participatifs, auxquels les gens viennent, pour faire de petites réparations. Ces ateliers ont un énorme besoin de locaux, qui seraient particulièrement bien situés au niveau de la gare. C'est une opportunité pour nos plus de 300 ateliers vélos participatifs et solidaires. Il y en a qui marchent très bien, à proximité des gares.

Avec la récupération du buffet de la gare de Chartres, dans le contexte de la collectivité locale, on a vu que c'était quelque chose qui marchait bien, qui pouvait être relié aussi à l'information tourisme. Nous employons des services civiques qui sont les mêmes que ceux qui sont utilisés pour les activités de renseignement touristiques. J'invite ceux que ça intéresse à voir comment installer ces ateliers participatifs et solidaires vélos, puisque le vélo est le meilleur moyen de rabattement sur les gares. Le plan vélo a prévu 200 000 places de stationnement vélo dans les gares. Nous comptons qu'elles soient bien réalisées, en partie par SNCF Gares & Connexions.

ANTOINE NOUGARÈDE

Je suis tout à fait d'accord avec vous. Nous parlions tout à l'heure de 1 000 gares où il y a des locaux vacants. C'est open gare. Dans ces 1 000 gares, il y a de nombreux endroits où on peut faire des choses comme ça. C'est un peu plus compliqué dans les grandes gares en villes très denses, comme les grandes gares parisiennes, puisque l'intermodalité c'est le vélo, mais aussi plein d'autres choses. C'est un peu plus compliqué de trouver des locaux.

Rassurez-vous, dans tous les permis de construire, dans toutes les discussions avec les élus et les aménageurs, ce sujet est pris en compte. Quand on parle des gares aujourd'hui, on parle autant d'intermodalité que de trains. Une fois de plus, le commerce n'est qu'un élément qui permet de financer toutes ces choses.

Nous avons même essayé il y a deux ans, chez SNCF Gares & Connexions, dans le cadre d'un concours interne auprès de nos collaborateurs, de monter une startup autour du vélo, qui s'appelait OUVélo. Ils avaient une idée de vélo partage. Ça va tout à fait dans le sens de ce que vous dites. J'étais le sponsor de ce groupe de jeunes collaborateurs de SNCF Gares & Connexions qui avaient gagné le projet. Il y avait une cinquantaine de projets, dix projets sélectionnés et c'est OUVélo qui avait gagné le trophée. Quand on passe de l'idée à l'action, ensuite, c'est plus compliqué. Ils ont fait des expérimentations sur Chelles, Versailles, avec du vélo partagé. Le modèle économique était compliqué à trouver, mais ce sont des idées qui méritent d'être reprises et développées.

AUDE LANDY-BERKOWITZ

Si je peux compléter, le projet de la Gare du Nord prévoit une vélo-station assez importante, avec une place prépondérante dans la rue intérieure, puisqu'elle sera visible. Pour l'heure, nous avons prévu de mettre 1 200 vélos, avec des ateliers de réparation des vélos et des vestiaires, pour que les personnes puissent éventuellement se doucher, etc. Sa place sera très visible, dans la rue intérieure, pour que ce soit une vraie solution et une vraie réponse à la mobilité. Quand on arrive en train, on peut aussi prendre le vélo pour regagner le centre de Paris. La place du vélo est très importante et intégrée dans certains des projets, notamment à la Gare du Nord.

UNE INTERVENANTE DEPUIS LA SALLE

Pour continuer sur ce sujet du solidaire, c'est peut-être introduire l'économie circulaire. Vous allez être en chantier pendant un long moment. Pour lier les habitants avec le chantier que vous allez mettre en œuvre, nous vous encourageons à travailler sur ce sujet.

Avec la Gare de Lyon, nous menons un travail en ce moment pour identifier les éléments de patrimoine qui existent sur la Gare, pour qu'ils ne partent pas en déchet et qu'ils puissent être partagés. Je suis à votre disposition pour en discuter. Je suis sûre que, pour la Gare du Nord, il y a un gros travail avec les habitants du quartier.

AUDE LANDY-BERKOWITZ

En effet, du recyclage est prévu sur tous les matériaux, puisque nous avons une très forte ambition environnementale, économique et solidaire sur l'opération de la Gare du Nord, pour qu'elle soit vertueuse.

UN INTERVENANT DE LA SALLE

Nous venons de Bretagne. Nous sortons avec plein de connaissances sur la Gare du Nord et les grandes gares de Paris, mais je suis très déçue de cette table ronde « La gare, lieu de consommation et de services ». Nous attendions plus d'idées, plus d'échanges et pas tout centré sur les très grandes gares. C'est très bien, vous avez de très bonnes idées, mais nous ne sortons avec rien.

CÉSAR ARMAND

Nous parlerons de la réinvention architecturale et urbaine tout à l'heure.

UN INTERVENANT DE LA SALLE

Nous n'avons entendu parler que de la Gare du Nord. Cela ne me sert à rien.

CÉSAR ARMAND

Il y a une autre table ronde sur l'équilibre des territoires, où nous aborderons ces sujets.

UN INTERVENANT DE LA SALLE

Nous voulions simplement vous le faire remarquer. Bon après-midi.

Table ronde animée par GILLES DANSART, Mobilettre

#ColloqueGare @ConnectGares

SALLE CLÉMENTCEAU

LA GARE, CONNEXION DE TOUTES LES MOBILITÉS PARTAGÉES

Participent à cette table ronde :

- Claude Faucher, Délégué général de l'UTP.
- Jean-Pierre Farandou, Président de KEOLIS.
- Bruno Gazeau, Président de la FNAUT.
- Valérie Lacroute, Députée de Seine-et-Marne, Vice-présidente du GART.
- Michel Neugnot, Vice-président en charge des Transports de la région Bourgogne Franche-Comté.
- Gilles Ballerat, Directeur des opérations et des services SNCF Gares & Connexions.

Cette table ronde est animée par Gilles Dansart (Mobilettre).

GILLES DANSART

Je vais demander aux participants de cette table ronde consacrée à la gare, lieu de connexion de toutes les mobilités partagées de venir me rejoindre sur scène. Bruno Gazeau, Michel Neugnot, Valérie Lacroute, Claude Faucher, Jean-Pierre Farandou et Gilles Ballerat.

Nous allons traiter une problématique assez classique des gares, mais qui est absolument essentielle. Certains rappelaient tout à l'heure qu'il ne fallait pas oublier que la première justification de la gare, c'est quand même le transport, avant d'être un centre commercial, un centre de loisirs ou encore autre chose.

Donc nous allons parler de ce lieu de connexion de toutes les mobilités partagées, qui est maintenant le vocable partagé par tout le monde pour désigner l'ensemble des modes de transport accessibles à nos concitoyens.

Avec nous, sans ordre protocolaire : Gilles Ballerat, Claude Faucher, Jean-Pierre Farandou, Valérie Lacroute, Bruno Gazeau et Michel Neugnot – tous des connaisseurs émérites de ces questions de mobilité.

Je voudrais commencer par ceux qui sont les premiers destinataires de ces fonctions de mobilité de la gare. Ce sont les usagers. Nous aurions pu interroger les consommateurs, mais nous parlerons surtout de transport et de mobilité. Bruno Gazeau, Président de la FNAUT, quelles sont les attentes des usagers sur l'intégration de ces modes de mobilité, en prenant en considération le fait que tout cela est très mouvant ? Il ne se passe pas une année sans que nous ne voyions apparaître de nouvelles mobilités et il faut évidemment urgemment leur trouver un débouché physique aux abords des gares. Plus personne n'a de certitude sur un certain nombre de choses : la propriété du véhicule individuel, l'aspect de partage d'un ensemble de modes de transport. Comment faire aujourd'hui en sorte que la gare soit le réceptacle de toutes ces demandes, sachant, encore une fois, qu'elles sont difficiles à formaliser de façon définitive ? Bruno : un petit tour d'horizon ?

BRUNO GAZEAU

Merci Gilles. Pour vous rassurer, la FNAUT est une fédération d'usagers. Elle est aussi une association de consommateurs agréés. Cela tombe bien. Je vais donc pouvoir parler au nom des deux.

Le sujet est vaste et beaucoup de choses ont été évoquées. Je voudrais dire quelques vérités qui sont très importantes pour nous. La gare est effectivement le clocher, un lieu d'intermodalité très important et encore plus important, avec les nouvelles mobilités.

Parlons d'équipements ferroviaires d'abord, d'équipements de mobilité ensuite. Ce sont quand même le ferroviaire et les autres mobilités qui génèrent les flux. Ce ne sont pas les commerces qui génèrent les flux. Cela entraîne une conséquence immédiate : les résultats financiers de ces équipements commerciaux ou de ces gros centres doivent rester dans le ferroviaire. Ils ne doivent pas sortir du ferroviaire. Deuxième chose : comme le foncier est rare, les ressources foncières des établissements ferroviaires que sont les gares doivent d'abord penser au futur et à l'avenir des gares, avant de se distribuer à tout un chacun. Or, nous savons très bien que le foncier est une valeur très importante.

Une fois que j'ai dit cela, je dirais que la gare est tournée vers elle-même, c'est-à-dire vers ses mobilités et vers l'extérieur et qu'il faut donc trouver les modes de gestion qui conviennent pour un ensemble qui est biface ou multi-faces.

Après, quelles sont les attentes des usagers ? Elles sont, pour l'essentiel, de l'ordre de la qualité de service. La qualité de service ferroviaire, cela veut dire pour nous que, les gares, qui sont des lieux d'interconnexion, doivent d'abord être des gares d'interconnexion entre TER et TGV. Nous sommes défavorables aux gares ex-urbanisées, qui ne répondent pas à cette connexion. Il y a eu quelques-unes de ces gares, malheureusement.

Ensuite, ces gares qui rejoignent, qui sont à la fois tournées vers l'intérieur et l'extérieur, voient aussi passer beaucoup de gens qui ne sont pas des voyageurs. Je prends la gare de Lyon Part-Dieu : elle fait le lien entre deux côtés de la ville, des deux côtés de la voie ferrée. Sur 35 000 voyageurs par jour à Part-Dieu, il y a 2 000 personnes qui ne font que traverser la gare. Il va donc falloir les prendre en compte.

Nos attentes en matière de qualité de service sont assez basiques. Je crois que Patrick Ropert a dit « Tout est dans le détail ». Pour la qualité de service, tout est dans le détail. Cela vaut pour l'accessibilité : nous avons cité le handicap. Cela vaut pour les escalators, pour les passerelles. Cela vaut pour le confort. Souvent, les sièges ne sont pas en face des panneaux indicateurs. Cela vaut pour les sièges, qui sont parfois dans les courants d'air les plus marqués de la gare. Cela vaut pour les guichets. Guillaume Pepy disait qu'à sa connaissance, on ne fermait pas de gare et

on ne fermait pas de ligne. On ne ferme peut-être pas de gare et pas de ligne, mais on ferme au moins des guichets, et au moins des fréquences.

Là-dessus, notre position est extrêmement claire : pas de fermeture sans alternative. Cela veut dire que la SNCF doit commencer à s'habituer, comme l'a fait La Poste, à proposer des alternatives systématiquement, comme d'ailleurs certaines conventions le prévoient (je me tourne vers mon voisin, Michel Meugnot, dont la convention a prévu des alternatives systématiques aux fermetures de guichets, mutualisés avec d'autres services de la ville qui est autour et c'est quelque chose dont on se réjouit). Enfin, pour ce qui concerne la circulation, l'accessibilité et l'information aux voyageurs, combien de circulations sont coudées ? Combien ne sont pas au gabarit ? Est-ce que tout cela a été bien étudié, bien identifié ? Combien de gares n'ont pas d'information sur les correspondances ? Quand vous arrivez dans une gare – je ne sais pas si Fabienne Keller est encore là, mais Strasbourg est l'une des rares gares où il y a un écran qui indique à quelle heure passent les tramways des différentes lignes. Beaucoup de gares n'indiquent pas où sont les arrêts et dans combien de temps passent les autobus ou les tramways. Beaucoup de circulations posent problème ou sont mal fléchées. L'information aux voyageurs est très importante. À la SNCF, depuis les problèmes de Montparnasse, ils ont un peu travaillé sur l'information aux voyageurs. Je me réjouis que les investissements qui ont été faits à la suite du rapport robustesse conduisent à unifier l'information aux voyageurs telle qu'elle est diffusée, selon les différents canaux.

Il faudra encore attendre un petit peu pour cela (jusqu'à la fin de l'année je crois), mais ce sera un grand progrès. Vraiment, tout est dans la qualité de service pour l'usager et c'est cela qui compte. C'est là-dessus que l'on juge l'opérateur de gare. Je ne vais pas être trop long. Je reviendrai après sur comment on fait pour que le détail soit pris en compte.

GILLES DANSART

Nous avons avec nous deux élus qui sont aux manettes de cette transformation de gares, parmi d'autres chantiers : Michel Neugnot, Vice-Président de la région Bourgogne Franche-Comté, et Valérie Lacroute, parlementaire et Maire de Nemours. Je voudrais vous entendre tous les deux sur vos expériences respectives. Nous allons peut-être commencer, sans hiérarchie, par la région. Comment un élu régional gère ces défis autour des gares, notamment en termes de service (Bruno Gazeau évoquait

à l'instant le besoin d'alternatives à un certain nombre de réformes d'organisation et le besoin de présence humaine) ? Deuxièmement, comment accueillir toutes les nouvelles mobilités ?

MICHEL NEUGNOT

Un maître mot : il faut savoir réenchainer les gares. Réenchainer les gares, c'est leur donner un projet. Un projet qui n'est pas uniquement celui de la mobilité ferroviaire, parce que la gare, c'est le lieu où l'on peut arriver par tous les moyens.

Les mobilités actives ont été citées : la marche à pied (à partir du moment où elle est organisée, protégée), le vélo, mais il y a aussi les mobilités partagées de l'automobile (autopartage et covoiturage) et puis, tous les modes de transport organisés autres (train, car). On part du principe qu'il y a finalement peu de concurrence entre ces modes de transport. On peut hésiter entre l'un et l'autre. Tout le travail que l'on doit mener par bassin de mobilité, c'est justement de co-construire les solutions.

Le travail avec les maires qui ont des gares sur leur périmètre est essentiel. Je partage tous les éléments qui ont été dits pendant la première table ronde. La co-construction doit avoir lieu. Comme je l'ai dit à Dominique Bussereau, je suis pour que les départements soient acteurs. Il existe une possibilité, au niveau de leurs compétences actuelles, de les réintroduire parce qu'ils ont aussi un rôle à jouer. La solidarité qu'ils portent, c'est aussi la solidarité que nous devons faire sur les mobilités. D'où la nécessité de les retrouver sur les gares.

Chaque gare a sa problématique. Que se passait-il depuis de nombreuses années ? La gare n'était pas un enjeu. Les trains s'y arrêtaient (ou on essayait qu'ils s'y arrêtent), mais ensuite, la problématique des guichets notamment, était totalement oubliée. La région s'opposait à la SNCF, mais finalement cela se faisait, avec des suppressions de distribution de titres de transport physiques. Dans ma région (200 gares, si l'on enlève les gares de trains nationaux), il ne reste plus que 43 gares avec des guichets. Sur ces 43 gares, il y en a 20 où le temps passé par l'agent à travailler est inférieur à 50 %.

Face à cela, il y a deux façons de faire : soit on continue comme cela, soit l'on essaie de trouver des solutions. Je vous conseille de lire le *Journal du Centre*, qui précise que sur cinq gares où l'on avait l'intention de fermer les guichets trois communes ont trouvé des solutions alternatives. Ces solutions alternatives sont différentes d'une commune à l'autre. Donc je crois que la coconstruction est nécessaire.

Ensuite, la gare, c'est de l'espace disponible en centre-ville sur lequel il faut travailler, en gardant les perspectives de développement pour l'usage du train. Il faut savoir travailler de façon très souple, parce que l'on accepte la suppression d'un guichet, quand un maire l'accepte, mais on négocie le problème du foncier en même temps. Le problème qui se pose, c'est que la gare peut accueillir des services au public. On peut très bien, à travers ce qui peut apparaître comme négatif (comme dans 20 gares en Franche-Comté, qui n'auront plus de guichets dans les cinq prochaines années), en faire le point de départ d'un débat avec les territoires, avec les communes, pour réenchanter la gare. À part les grandes gares qui servent de passage, dans les gares ne viennent actuellement que des personnes qui se servent du train, alors que si on veut faire venir plus de monde avec de l'intermodalité, avec des compléments de mobilité sur un territoire, il faut qu'il y ait d'autres personnes qui viennent dans les gares. Il faut qu'il y ait d'autres services qui soient offerts. Ce travail doit être mené.

L'autre point que je voudrais mettre en avant, c'est la nécessité d'avoir un référentiel commun, partagé, pour bien construire les choses. D'où la nécessité d'avoir beaucoup plus de transparence de la part de la SNCF dans toute sa diversité pour qu'on partage le même référentiel. Actuellement, quand on parle du train, finalement on n'en parle qu'en négatif. Jamais en positif. Et avec des référentiels qui ne sont pas partagés.

Dernier élément: les pôles d'échanges multimodaux. Je pense qu'il faut cesser les politiques qui ont été menées dans les petites communes, où c'était plutôt de l'aménagement urbain que l'on demandait de financer que réellement des pôles d'échanges multimodaux permettant d'arriver par tous les types de mobilité dans la gare concernée.

J'ai des exemples côté bourguignon. Le maire a fait son projet en oubliant totalement l'intermodalité. C'est devenu uniquement un aménagement urbain supplémentaire, financé par la région, voire en partie par la SNCF. Je crois qu'il faut que la région ait le courage de poser, sur les pôles d'échanges multimodaux, des principes de base pour que ce soit réellement de l'intermodalité.

GILLES DANSART

La gare ne doit donc pas être un prétexte à un projet d'aménagement urbain...



MICHEL NEUGNOT

Cela a souvent été le cas dans de petites communes ou des communes moyennes. Je crois qu'il faut vraiment avoir le courage de poser la problématique.

Moi, je partage la partie financière, mais il faut aussi avoir un débat pour savoir comment s'organiser à l'intérieur d'un bassin de mobilité. Co-construire les solutions, c'est cela, et faire comprendre les contraintes des uns et des autres.

Il faut trouver le dynamisme nécessaire pour enclencher une démarche positive sur l'avenir, dont on parle en positif. Le problème des mobilités en général et du train en particulier, c'est qu'on n'en parle qu'en négatif parce qu'ils ne marchent pas.

GILLES DANSART

Merci Michel. A Nemours, Valérie Lacroute rencontre le même problème en amont de la conception, mais aussi des problèmes de réalisation. Il n'est pas facile d'agréger toutes les demandes et d'accélérer le projet.

VALÉRIE LACROUTE

Oui. Je ne suis malheureusement plus maire de Nemours, en application la loi sur le non-cumul des mandats. Vous remuez le couteau dans la plaie.



GILLES DANSART

Dans ce cas, je rectifie tout de suite. Pardon.

VALÉRIE LACROUTE

J'ai été obligée d'abandonner mon mandat de maire, mais cela ne m'empêche pas de m'occuper de ce dossier très lourd.

Je reprends ma casquette de parlementaire : j'attends beaucoup de la réforme ferroviaire. C'était un sujet d'actualité, puisque notre groupe des Républicains à l'Assemblée nationale a voté cette réforme ferroviaire. Nous en attendons beaucoup, notamment sur le volet gares.

SNCF Réseau va être dans l'opportunité (je ne vais pas dire dans l'obligation, bien au contraire) de monter cette filiale et d'y mettre toutes les gares pour gérer l'ensemble des gares. À Nemours par exemple nous sommes tout à fait dans cette attente et ce besoin. Peut-être que nous pourrions servir de petite gare expérimentale.

Juste pour vous dresser le tableau, Nemours est une gare en Île-de-France, à 75 km de Paris. Elle accueille environ chaque jour 3 000 passagers qui bénéficient d'une ligne Transilien (la ligne R, qui fonctionne très mal), avec quelques arrêts directs Intercités. Cette gare voit passer énormément de trains dans la journée, avec énormément de problèmes. Il y a du fret aussi.

Je vous donne un exemple, la semaine dernière, j'ai vu un train de fret de marchandises qui avait du retard. J'ai découvert qu'il avait la priorité sur le transport des voyageurs. Il est rentré en Île-de-France avec une heure et demie de retard. En clair, il est arrivé dans les gares d'Île-de-France à 7h du matin. Il est tombé en panne à 50 km de Paris et il a mis en rideau tout le service ferroviaire. Vous imaginez : les gens n'ont pas eu de train pour aller travailler. Vous imaginez le nombre de trains qu'il y a en Île-de-France. Tout ça parce qu'un train de marchandises est prioritaire. C'est la réglementation internationale et européenne. Le fret est arrivé et entré prioritairement dans la zone alors qu'il avait une heure et demie de retard. Je pense qu'il y a des vrais sujets sur lesquels il faut qu'on s'interroge, parce qu'en Île-de-France, on ne peut pas laisser passer les trains de voyageurs après.

GILLES DANSART

Revenons à la gare.

VALÉRIE LACROUTE

Je reviens, mais vous voyez qu'il y a quand même de gros soucis.

Donc, cette gare accueille de nouveaux trains. Elle accueille des trains Transilien. Elle accueille des trains directs. Elle fait l'objet d'un gros dossier de suppression de passage à niveau – 33 millions d'euros. C'est un gros dossier.

Elle va aussi faire l'objet d'un réaménagement total du pôle gare, en lien avec la suppression du passage à niveau. Très concrètement, on va repenser le parking voitures, probablement en l'agrandissant un peu. On va complètement repenser les mobilités (vélo, piéton, trottinette puisqu'on en a aussi, bus, car – puisqu'on a de l'urbain, et de l'interurbain).

Nemours a été retenue dans le dispositif « Action cœur de ville ». Nous avons un bâtiment SNCF qui est vidé de son activité SNCF, et qui pourrait donc être utilisé pour mettre en place d'autres services.

À Nemours, on a des acteurs comme Île-de-France Mobilité, qui est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, un syndicat de transports, une communauté de communes, deux villes, puisque la suppression du passage à niveau se fait entre Nemours et Saint-Pierre-Lès-Nemours.

Donc je suis particulièrement intéressée par ce qui va pouvoir se passer, et sortir de cette réforme ferroviaire.

Je regardais plus précisément ce que nous avons écrit dans la loi, avec la mise en place d'un comité de pilotage.

Très concrètement, nous avons plein de questions sur cette gare : comment utiliser le bâtiment ? On a des terrains qui appartiennent à Fret Marchandises. Cela fait dix ans qu'on leur pose la question de savoir si on peut utiliser ces terrains pour y faire du stationnement. Pour l'instant, on n'a pas de réponse.

Cette réforme va peut-être être l'opportunité de mettre autour de la table tous les acteurs et de ne pas laisser la maire faire tout seul son petit projet d'aménagement, et ainsi de mettre l'ensemble de partenaires autour de la table (partenaires en termes de gouvernance, mais aussi sur le volet financier), et de pouvoir faire un véritable aménagement au cœur de deux villes – qui est un aménagement qui va servir un bassin de plus de 30 000 habitants. C'est de l'urbanisme. C'est de la mobilité. C'est du financier. C'est de l'organisation des transports. Je crois que nous avons là un très bel exemple qui pourrait être tout à fait expérimental dans le cadre de la réforme ferroviaire.

GILLES DANSART

Avec une grande complexité effectivement, et avec une volonté d'atténuer les différences entre gare routière, gare ferroviaire, parking...

VALÉRIE LACROUTE

Tout à fait. Cette gare se trouve à peine à 1 km du centre-ville. L'objectif est effectivement de pouvoir inciter les voyageurs à venir à pied, à vélo, mais aussi, en transports en commun ou en voiture puisque nous desservons toute la zone rurale. Nous avons des gens qui viennent en car ou en bus, mais aussi des gens qui viennent en voiture parce que malheureusement, sur des zones très diffuses, le transport à la demande ne répond pas aux attentes des usagers. C'est donc tout un vrai projet.

GILLES DANSART

Merci Madame la Députée.

Jean-Pierre Farandou, nous commençons à aborder vraiment le concret de l'affaire : comment faire en sorte, dans les futures gares ou des gares réaménagées, que l'usager que représente Bruno Gazeau ait accès à l'ensemble des modes de transport, faire en sorte que ce soit fluide ? Des expériences ont été menées en France et aussi à l'étranger. Comment faire, en ce moment, pour accueillir toutes ces nouvelles mobilités ? C'est de plus en plus dynamique, avec du covoiturage, des VTC de plus en plus nombreux, des taxis, etc. Je parle aussi du vélo, de la marche à pied, etc. Comment fait-on aujourd'hui pour réussir des projets avec ton observation de ce qui se passe un peu partout dans le monde, en tant que président de KEOLIS ?

JEAN-PIERRE FARANDOU

Les gares sont un sujet formidable. Tout le monde a quelque chose à dire sur les gares. C'est une belle histoire. Il y a dix ou vingt ans, les gens s'en moquaient un peu. Maintenant, tout à coup (je pense que Patrick a de la chance), tout le monde s'intéresse aux gares. On voit l'expression des élus et on comprend à quel point c'est important, dans leur manière de gérer l'intérêt collectif sur leur territoire.

En fait, la gare est l'élément clé du parcours client. Il n'y a pas de voyage sans gare. La manière dont le client va arriver dans la gare, va vivre dans la gare, prendre son train, vivre ses correspondances, vivre les situations perturbées, va l'impacter autant que son voyage lui-même. Il n'y a pas de bon voyage sans un bon vécu des gares.



À l'inverse, si cela ne se passe pas bien dans les gares, le ressenti global de notre bilan ne sera pas positif. C'est très fort. Ce sujet, on ne l'a pas posé comme cela, ou assez peu. Il faut le poser ainsi : la gare, c'est l'élément clé du parcours client.

Le raisonnement est tout bête. Il faut déjà arriver à la gare. Parfois, c'est un peu galère. Historiquement, les gares sont tournées vers elles-mêmes. Le fait qu'elles se tournent vers l'extérieur est assez récent. C'est un élément clé.

C'est tout à fait compatible avec une mobilité partagée. Il faut que les voitures puissent accéder aux gares, parce qu'il y a des tas de gens qui n'ont pas le choix ; ils sont obligés de partir de chez eux en voiture, malgré tous les efforts qu'on peut faire dans les logiques d'accès routiers. La gare n'est donc pas toute seule. Il faut travailler avec les élus qui gèrent la voirie, les itinéraires, etc. S'il n'y a pas d'itinéraire facile, s'il y a des encombrements pour aller à la gare, il y a un problème.

Il faut aussi pouvoir laisser sa voiture dans une gare. Même s'il y a de plus en plus de gens qui prennent les transports partagés, il y a encore des gens qui viennent en voiture, donc il faut des parkings faciles d'accès, sécurisés, confortables, etc.

L'accès est aussi valable pour les taxis ou les VTC. C'est aussi galère, parfois, d'arriver à une gare. Certaines, comme la gare du Nord, sont spectaculaires. Ce n'est pas la « faute » des patrons des gares. Il faut aussi que la ville autour les aide. Il faut donner une forme de priorité à l'accès aux gares. Il faut choisir. Il faut savoir ce qu'on veut. Je pense effectivement qu'il faut prôner des accès prioritaires en matière de voirie, d'itinéraire, de délestage, pour qu'on puisse accéder et sortir facilement d'une gare. Deuxième élément : il est évident que dans la gare, je veux me connecter. Le temps que je vais passer dans la gare, ça doit être du temps utile. C'est pareil dans les transports. Ce sont les mêmes adjectifs. Ce qu'on va dire sur les transports (qui est l'aspect dynamique du voyage), c'est la même chose sur la gare (qui est l'aspect statique du voyage, si l'on peut dire). Donc la gare doit être connectée. Il faut du Wi-Fi partout. Les gens ne supportent plus d'être dans des blancs de connexions. Donc il faut absolument connecter la gare. Cela fait partie du « must » si j'attends cinq minutes, dix minutes, un quart d'heure – encore plus si je veux de l'information en cas de perturbation. Cela ne se discute même plus. Il faut qu'il y ait le Wi-Fi. Il faut qu'il y ait la connexion, parce que ce temps doit être utile pour faire des tas de choses, pour me distraire ou pour m'informer.

Bien évidemment, c'est le début de l'histoire quand on tire la pelote du digital. On a commencé avec des applications. Tout cela fonctionne avec des plateformes et des applications. Il faut d'abord voir comment les gares, les services dans les gares trouvent leur place dans le nouveau concept de mobilité as a service. On en parle beaucoup ; c'est en train d'arriver. La gare doit trouver toute sa place là-dedans. Il y a encore des sujets de dialogue, d'intégration parce que le client est unique. Il est unique en tant que personne ; il est unique dans son parcours. Il ne veut qu'une seule application. Il va falloir qu'on résolve le côté très éclaté de l'organisation de la mobilité avec une réponse simple, unique, sans couture pour un passager.

Moi aussi, je suis très sensible au sujet des correspondances. La gare, c'est le lieu des correspondances et des correspondances entre le monde ferroviaire et le monde extérieur. On en a parlé – il faut les organiser. Mais c'est aussi les correspondances entre les modes ferroviaires – TGV / TER. Je crois que 20 % de la clientèle TGV prend le TER. Il faut que la correspondance soit la plus simple possible, à la fois quand cela va bien et en cas de retard. Assurer les correspondances est un élément clé.

À l'inverse, je crois qu'environ 10 % des clients du TER sont issus du TGV. Ce sont deux systèmes qui doivent marcher ensemble. Il faut les penser ensemble. Même si

les autorités organisatrices sont différentes (la région pour les TER et la SNCF pour le TGV), j'espère que vous saurez vous parler. Les points de vue sont différents, mais on voit bien que l'intérêt général de nos concitoyens est de faire en sorte que ces mondes-là se parlent, et qu'on n'ait pas de creux de desserte – qu'on joue les TGV et TER de manière complètement articulée. C'est le sujet un peu global.

Il y a deux sujets que je voudrais lancer dans le cadre de ce premier propos. On a parlé des grandes gares au sens large du terme. Le second sujet – j'y suis sensible, car je suis moi aussi un grand transporteur urbain, ce sont toutes ces petites gares qui sont dans les PTU. On ne dit plus PTU aujourd'hui, mais peu importe ; on se comprend. La plupart des grandes capitales régionales ont des dizaines de gares sur leur territoire (ce n'est pas deux ou trois), et on n'en fait pas grand-chose. On pourrait en faire plus en tout cas. Je pense que c'est un vrai sujet, qui est au croisement des régions organisatrices du TER et des agglomérations ou des métropoles qui gèrent leurs gares sur leur territoire. Cela commence : l'intermodalité tarifaire, etc. Vraiment, je pense qu'il y a un champ très important, pour mieux utiliser ce que l'histoire nous a légué. Le plan de transports, les services, l'intégration, la connexion avec les modes lourds : je suis convaincu que nous avons là un champ de progrès significatif, que nous pourrions mieux utiliser. C'est une thématique que je lance. J'en suis convaincu, quand on tire la pelote, ce sont des sujets qui arrivent.

Enfin, pour les citer quand même, on a beaucoup parlé de gares ferroviaires, mais mon dada, ce sont les gares routières. L'un des grands changements de la période, c'est que la voiture ou le car ne sont plus les ennemis de la mobilité. La voiture est partagée. Le car est à coup sûr une alternative crédible pour des déplacements de courte, moyenne voire longue distance. Aujourd'hui, il est un peu le parent pauvre des politiques de mobilité. On ne sait pas trop qui s'en occupe. Ce ne sont pas les mêmes qui s'en occupent. On ne s'en occupe pas toujours très bien.

Quand on revient à ce que j'ai dit sur le parcours client, les cars longue distance sont bien. Ils ont le Wi-Fi, des toilettes et sont confortables. Ils offrent vraiment un service de transport tout à fait convenable. Mais si on lâche les gens dans des zones pas très bien gérées, mal éclairées, ce n'est pas terrible. Je pense que la gare routière est la partie un peu oubliée de l'organisation de la mobilité. Je pense qu'il faut que quelqu'un – peu importe qui – s'occupe des gares routières si l'on veut trouver le plein essor de ce que le mode routier peut apporter à la mobilité collective.

GILLES DANSART

D'ailleurs, si je ne me trompe, je crois que c'est KEOLIS qui a inventé le slogan et le service « Le dernier bus attend le dernier train ».

JEAN-PIERRE FARANDOU

Oui. Nous avons fait cela et cela marche dans la plupart des régions. C'est le dernier qui compte. Quand arrive l'avant-dernier, vous pouvez encore rentrer chez vous. Mais le dernier, c'est le dernier.

Si l'on ne fait pas attendre le dernier bus qui passe devant la gare, s'il part à l'heure et que le dernier train arrive un quart d'heure ou vingt minutes après, les gens vont se retrouver à la gare, il sera minuit, minuit et demi et il n'y aura plus rien. Tout le monde n'a pas un voisin, un tonton, un cousin qui peut venir le chercher. Tout le monde ne peut pas se payer un taxi à 30 euros la course. Donc, il faut tout simplement accepter – en discutant avec la métropole qui gère les bus – un peu de souplesse pour que le dernier bus attende le dernier train.

C'est cela qu'attendent les gens. Ce sont des solutions simples, concrètes, où on se met à la place des gens. À chaque fois qu'on fait cela, on partage la même philosophie. Mettons l'usager, le citoyen, le voyageur au centre et on est à peu près sûrs de trouver les bonnes solutions.

GILLES DANSART

Dans un deuxième tour de table, nous allons revenir sur cette simplicité. Mais on va poursuivre avec Claude Faucher, Délégué général de l'UTP. UTP à la fois urbain et ferroviaire, avec les infrastructures, à la confluence d'un ensemble de problématiques et de la concurrence. Nous sommes devant une configuration assez nouvelle demain, avec l'entrée en gare d'encore plus d'acteurs qu'hier...

CLAUDE FAUCHER

Oui, effectivement. Je dis souvent d'ailleurs que le monopole est une chose simple et que le monde vers lequel nous allons est un monde de plus en plus complexe. Je voudrais bien modifier le titre du colloque, en disant : « Les gares, un atout pour les voyageurs, les territoires et leurs habitants » – les voyageurs ne sachant se résumer aux seuls habitants, et les habitants ne pouvant être résumés aux seuls voyageurs. Cela a été dit tout à l'heure, mais il me paraît important de le dire, puisque la

première fonction de la gare est bien celle de servir les voyageurs et de servir d'interface pour les voyageurs. D'interface entre le monde ferroviaire lui-même (TGV, TER, TET – il ne faut pas les oublier), mais également avec les autres mondes :

- naturellement, celui du transport urbain (cela vient d'être dit par Jean-Pierre, avec l'autorité organisatrice naturellement et le ou les opérateurs),
- mais aussi celui du transport interurbain (bien souvent, la gare va desservir un territoire de plusieurs dizaines de kilomètres carrés, notamment dans les territoires ruraux où nous allons trouver une gare tous les 25 km),
- et enfin les autres formes de mobilité (la voiture, complémentaire). Les gens arrivent ou partent de la gare en voiture.

La gare n'est pas seulement le point d'entrée ; c'est aussi le point de sortie et de diffusion sur le territoire – cela peut être par la voiture, par les bus, par le tram, etc. Cette fonction d'interface que va avoir la gare avec son territoire est extrêmement importante.

Enfin, la fonction de service pour les voyageurs naturellement, mais pas seulement. Lorsqu'il y a un commerce dans une gare, qu'il s'agisse d'une boulangerie, d'un café ou de la presse, les habitants du quartier vont venir naturellement au niveau de la gare pour exercer certaines fonctions, remplir certains de leurs besoins. Cette dimension se développe aujourd'hui. Elle est redécouverte d'une certaine manière, et c'est normal.

Second point sur lequel je voudrais insister : la gare est généralement un énorme facteur de valorisation foncière et immobilière. Cela a été montré en Île-de-France par l'agence d'urbanisme et cela est aussi montré, on le voit, avec l'arrivée du TGV aussi bien à Marseille qu'à Bordeaux. Les gares sont un facteur de valorisation foncière et immobilière autour des gares : +10 % en Île-de-France dans un rayon de 400 mètres autour d'une station de métro ou d'une gare. Cela est vrai aussi en province.

Bien souvent aujourd'hui, on ne sait pas capter une partie de cette création de richesses au profit du système ferroviaire. Cela pose une vraie question, là où d'autres pays réussissent – aussi bien le Royaume-Uni, que la Suède par exemple – et captent une partie de la valeur ajoutée foncière. En France, on ne sait pas encore comment capter une partie de cette richesse créée par la gare, par la desserte ferroviaire, au profit du système ferroviaire. Donc j'appelle à la réflexion sur cette question. Comment la gare, clé de la richesse, est-elle rémunérée par une partie de cette richesse créée au profit de la gare et du système ferroviaire en général ?

GILLES DANSART

Merci Claude pour cette première intervention. Gilles Ballerat, Directeur des opérations et des services SNCF Gares & Connexions, il y a à peu près tout dans votre fonction. Tout à l'heure, Jean-Pierre disait que l'important est ce qui se joue avant. C'est l'accès, le numérique, mais aussi, toute la signalétique, l'organisation des espaces. Depuis quelques années, on voit évoluer les gares. On commence à mieux les ranger, en débarrassant un certain nombre de halls d'irritants, de choses qui traînaient çà et là, pour aider le voyageur dans son parcours – celui qu'évoquait Jean-Pierre. À quoi ressemble le parvis de la gare de demain, avec l'arrivée de toutes ces mobilités partagées, de tous ces besoins ? Avec quelles connexions envisagez-vous cet ensemble ?

GILLES BALLERAT

Bonjour. Merci pour cette introduction. Finalement, on vient de prononcer un mot un peu « cœur » : le parvis. J'ai envie de dire que notre mission est de faire le parvis du 21^e siècle. J'ai entendu parler de « correspondances visibles entre modes », à l'arrivée. J'ai entendu « PEM » – on y reviendra. J'ai entendu « l'intermodalité » à traiter. J'ai entendu « repenser les mobilités » ; « un élément clé du parcours client » et les gares, « interfaces » entre les autres modes de transport et l'urbain.

Finalement, SNCF Gares & Connexions est au service des collectivités pour traiter la question du parvis du 21^e siècle. Quand on parle de PEM (pôle d'échange multimodal), on a en tête la rénovation des gares évidemment – qui sont au centre de ce lieu de mobilité. Sur le fond, aujourd'hui, par rapport à il y a quelques années, aucun projet de PEM n'est mené par SNCF Gares & Connexions tout seul, à l'intérieur des murs. La problématique, c'est bien au-delà des murs, avec tous les modes, pour créer l'optimum de transport, de fluidité, d'interface et le parvis est un de ces modes.

C'est assez différent de ce qu'on a pu faire (un projet du bâtiment), cela devient un projet d'urbain, de coordination de modes, avec les élus. Cela entraîne la question de la voirie, des taxis, de l'accès à de nouvelles mobilités, des bus, voire des parkings. Notre volonté est d'optimiser ce parvis et l'appétence du transport. Ce lieu de haute densité d'appétence de transport, il faut savoir l'organiser. On cherche à l'organiser avec une nouvelle hiérarchie. Cette hiérarchie – là aussi, cela a été indiqué auparavant, c'est d'abord les piétons et l'accessibilité. Ce sont les nouvelles mobilités. Ce sont les modes partagés. Ce sont les bus, les taxis et tout cela, dans une hiérarchie qui respecte, dans cet ordre croissant, plus de mobilité, plus de modes doux.



Et c'est aussi un enjeu de qualité de vie, sur le fond. Un enjeu d'écologie. Un enjeu de transport. La raison d'être de la SNCF, c'est d'offrir à chacun la liberté de se déplacer tout en préservant la planète. On est au cœur de cela, puisque chaque mouvement qui se fait par le train, avec les modes doux, contribue à laisser sa voiture au garage et contribue à la diminution de la pollution. C'est aussi moins d'engorgements et une qualité de vie apportée.

GILLES DANSART

Très en amont, il faut des discussions avec les élus pour bien définir les cahiers des charges et les objectifs. Après, quand on progresse, il faut bien avoir des projets avec des architectes, des urbanistes. Est-ce qu'aujourd'hui, SNCF Gares & Connexions dispose sur le marché de suffisamment de compétences modernes et inventives pour ces nouveaux parvis de gares, qui doivent être séduisants pour tout le monde ?

GILLES BALLERAT

Franchement, le Président l'a dit tout à l'heure : c'est un art compliqué, pour hiérarchiser la place du bus, le nombre de places de taxi, l'accès piéton, la place de la voiture, les nouvelles mobilités. À la Gare de Lyon ou à la Gare de l'Est, nous avons réservé des espaces pour les trottinettes, les vélos, les monoroues, etc.

C'est un art compliqué et c'est un art qui évolue. Jusqu'à présent le free floating par exemple était assez absent.

Si nous avons un moment, je reparlerai de la place du vélo. Pour citer un chiffre, aujourd'hui on estime qu'en périurbain, la moitié des personnes pourraient venir à la gare en vélo (alors qu'elles viennent en voiture) puisqu'elles habitent à environ vingt minutes, c'est-à-dire environ 5 km. Ce sont des trajets qui pourraient être effectués par le vélo, mais on a des freins. Nous avons des propositions pour enlever ces freins.

GILLES DANSART

Les freins du vélo... ? Je parlais de ceux qui conçoivent les projets, de ces ressources indispensables pour avoir des projets de qualité. Les financements, aussi, doivent être au rendez-vous. Est-ce que vos interlocuteurs sont conscients de l'investissement qu'il faut faire pour accueillir toutes ces nouvelles mobilités et faire en sorte que ce soit de plus en plus fécond pour ces espaces de gare ?

GILLES BALLERAT

Quelques chiffres. Je vais prendre les gares moyennes. Aujourd'hui, on a plus de 200 projets avec les collectivités territoriales pour le fameux espace des mobilités augmentées, dont nous avons parlé. Ce sont des projets qui n'ont lieu qu'avec les collectivités, qu'avec le financement des collectivités, avec trois étapes : le diagnostic, une offre enrichie (vélo...) et une signalétique améliorée. Tout cela, c'est vraiment en commun avec les partenaires. Tout à l'heure, je parlais des PEM, c'est au-delà des murs. C'est se mettre ensemble pour transformer ce lieu, avec des ressources communes et optimiser les moyens et la multimodalité.

GILLES DANSART

Bruno Gazeau, quand tu entends tout cela, est-ce que tu te dis qu'on est sur la bonne voie ou qu'il y a encore des préconisations plus audacieuses à faire ?

BRUNO GAZEAU

Il y a des choses qui progressent, mais il y a aussi des choses qui méritent d'être encore poussées. Je pense qu'en tant qu'usagers, nous avons besoin d'être consultés à deux niveaux.

D'abord, sur les problèmes du quotidien. Le pacte ferroviaire, par exemple, a prévu cette consultation avec les comités de ligne. Cela répond à nos attentes. Sur les gares, c'est pareil. On a prévu, avec Patrick Ropert et SNCF Gares & Connexions de faire des marches exploratoires dans cinq gares, sur la base d'un cahier des charges qu'on a défini avec la DGITM pour voir ces problèmes du quotidien. Nous ferons des préconisations. C'est une façon de regarder si, dans un rapport du délégataire des gares, des indicateurs sont pris en compte, comment ils sont pris en compte et comment ils sont définis d'ailleurs, pour pouvoir les remettre en cause. Ce jugement a posteriori et en continu sur l'exécution des services est extrêmement important. Après, on a besoin d'être aussi consultés de façon plus stratégique. C'est ce que prévoit le comité des partenaires dans la future LOM qui va venir. C'est une bonne chose. J'espère que ce sera voté. Il faut que ce comité des partenaires fonctionne bien, c'est-à-dire qu'il ne soit pas simplement informé, mais qu'il soit consulté et puisse débattre –, cela est moins garanti, enfin on verra.

Troisième préconisation : pour répondre à ce que disait Jean-Pierre Farandou, nous sommes très favorables au quatrième appel à projets qui était prévu dans le Grenelle. L'un des points qui ne sont pas réglés aujourd'hui, c'est qu'il y a beaucoup de gares dans les ressorts territoriaux, mais la connexion avec les réseaux urbains se fait mal. Donc, pour que les AO urbaines et les AO régionales travaillent ensemble, le mieux c'est que l'Etat fasse un appel à projets et mette un peu d'argent, via l'AFITF pour ce quatrième appel à projets. Cela résoudra beaucoup de problèmes du périurbain.

Voilà quelques-unes des propositions sur lesquelles on essaie de progresser.

GILLES DANSART

Michel Neugnot et Valérie Lacroute, ce n'est pas si simple de savoir ce que veulent vos concitoyens en termes d'accès. Est-ce qu'il faut faire des garages à vélos extrêmement nombreux ? Est-ce qu'il faut faire des voies très pratiques pour le covoiturage ? Comment choisissez-vous entre toutes ces solutions ? Ce n'est pas simple, Michel ?

MICHEL NEUGNOT

Non. Si vous ne mettez pas de parking à vélos sécurisé, on vous en demande un. Si vous en mettez un, on vous dit « mais pourquoi vous en mettez un ? ».

GILLES DANSART

C'est la vie de l'élu moyen...

MICHEL NEUGNOT

Non. J'ai cité cet exemple précis, mais tout le problème est dans la mise en œuvre. Si vous décidez – ce qui était le cas dans ma région – de choisir de façon technique un certain nombre de lieux (34 gares en l'occurrence) où un parking à vélos se justifie (sécurisé, et dans lequel vous entrez avec la même carte qui vous sert pour réserver, la carte des mobilités de Bourgogne-Comté), si vous le faites sans avoir un accompagnement, cela ne marche pas. Je le dis : c'est ce que j'ai fait, et les gens se demandent « mais qu'est-ce que ça vient foutre là ? ».

Donc, ce qu'il faut, c'est entraîner les populations dans la co-construction. Je mise beaucoup dessus – à condition qu'il y ait un peu de fric là-dedans (Philippe Duron est là, et s'exprime fortement sur le sujet). Je milite fortement pour que toutes ces solutions soient co-construites.

D'autre part, pour les régions (je parle en tant que Président de la région Bourgogne Franche-Comté), croire qu'on peut mener une politique de mobilité sans avoir une politique de communication de la région pour vendre ces mobilités et les faire connaître, c'est une fausse croyance. Pour les mobilités, on a plutôt des clients que des usagers. On a des consommateurs de mobilités qui, maintenant, choisissent entre les différents modes et veulent avoir les outils du choix le plus simple en fonction de leurs préférences, de leurs croyances, de leur engagement citoyen. Face à cela, les régions doivent se doter d'une capacité de co-construction avec les territoires et ne pas parachuter des solutions de mobilité comme cela, sans connaître la logique, l'enchaînement des types de solutions que l'on apporte les unes par rapport aux autres... D'autre part, si la région ne se dote pas d'un budget propre d'information et de communication sur ces mobilités, cela ne marchera pas.

Moi-même, j'ai connu et cautionné un certain nombre de mesures et aujourd'hui on voit qu'il ne faut pas travailler comme cela. Il faut être dans une autre logique : la co-construction. Cela a été dit : ce qu'il faut mettre en place c'est le comité des partenaires, qui va être mis en place dans chacun des bassins de mobilité.

GILLES DANSART

D'une certaine façon, il ne faut que du sur-mesure, car les modèles qu'on applique ne fonctionnent pas. Valérie... ?

MICHEL NEUGNOT

Sur le sur-mesure, vous savez, j'ai présidé la commission « Mobilités solidaires partout et pour tous », au niveau des Assises de la mobilité. Tout existe. Toutes les solutions, on les connaît. Le problème, c'est comment on les met en œuvre, comment on les adapte aux territoires, comment on les fait partager par les habitants des territoires. Ce sont les habitants qui comptent et leurs représentants sont là.

VALÉRIE LACROUTE

La situation est un petit peu différente en Île-de-France, où on a plutôt des usagers qui prennent les transports tous les jours. On connaît à peu près la répartition modale, qu'on soit en grande couronne, en petite couronne ou à Paris. Donc on sait à peu près l'usage que font les gens des transports. Pour nous, les plus grosses difficultés concernent la problématique du foncier, et notamment la problématique du foncier avec la SNCF, où il faut qu'on arrive à se mettre autour de la table.

D'où l'intérêt d'avoir des lieux d'échange communs, et la nécessité que la SNCF avance sur ces enjeux fonciers et puisse définir assez rapidement ce qu'elle souhaite faire d'un certain nombre de terrains. On a cette problématique un peu partout en Île-de-France.

L'enjeu du foncier est énorme : est-ce qu'on fait un parking à étages ? Est-ce qu'on fait un parking qui s'étale ? Est-ce qu'on met plus de places pour les bus ? Est-ce qu'on met plus de places pour les mobilités douces ? Qu'est-ce qu'on fait d'un bâtiment voyageurs qui a perdu ses agents SNCF ? Ce sont de vrais enjeux.

J'espère, et je reviens à ce que je disais tout à l'heure, que la réforme ferroviaire, notamment la gestion unifiée des gares, va permettre d'offrir des réponses pour les petites gares... On parle souvent des grosses gares, où les problématiques sont autres, mais où il y a des enseignes qui permettent de ramener des recettes. Mais dans les petites gares, on n'est pas tout à fait sur le même niveau de recettes et on a besoin d'être autour de la table. Peut-être que les grandes gares financent un petit

peu d'investissement dans les petites gares pour leur redonner une vraie vie et leur permettre d'être un lieu d'échange et un lieu de vie à l'intérieur de ces territoires. Je crois que c'est tout l'enjeu qui attend ces petites gares. Et moi, j'attends beaucoup de cette réforme ferroviaire.

GILLES DANSART

Il est vrai qu'il y a beaucoup de différences entre certaines gares de Bourgogne Franche-Comté et des gares d'Île-de-France saturées, avec des problèmes de foncier et d'espace. Tout à l'heure, Gilles Ballerat évoquait les vélos. Jean-Pierre Farandou, dans certaines gares européennes et un grand nombre de gares à travers le monde, on voit des milliers de vélos. On parle de mobilités partagées ou de mobilités nouvelles. Pourquoi en France, cela ne décolle pas ?

JEAN-PIERRE FARANDOU

Le vélo ne décolle pas, mais ce n'est pas à cause des gares. Il faut quand même remettre les choses dans le bon ordre. Tout à l'heure, le Président de l'association de vélo en parlait mieux que moi. Moi, je n'ai pas d'avis particulier sur le vélo. Moi, j'adorerais faire du vélo à Paris, mais j'ai peur. Tant qu'il n'y a pas de piste cyclable sécurisée, j'aurai du mal à prendre le risque de pédaler. J'adorerais, pourtant. J'habite à 7 km de mon bureau : ce serait impeccable. Mais comme j'ai peur, je prends le train et je marche. Je pense que la clé est de faire en sorte que les gens soient en sécurité quand ils prennent leur vélo. Donc, cela passe par un réseau de pistes cyclables sécurisées. C'est aussi simple que cela.

GILLES DANSART

Il ne faut pas commencer par les gares. Il faut commencer par le réseau, c'est ça ?

JEAN-PIERRE FARANDOU

Oui, je crois. Après, concernant les gares, on en revient à l'espace. Des solutions de parkings à vélo, il y en a plein. Cela fait partie de l'arbitrage des surfaces et des volumes. C'est en trois dimensions. Il y a la profondeur ; on peut aussi creuser pour les voitures. On peut monter sur des silos. Il y a les espaces autour : qu'est-ce qu'on fait ? Quel mix entre construire des bureaux et des services d'un côté, et construire des parkings pour recevoir les besoins en voitures, en vélos, etc. ? Ce sont des équilibres à trouver.

Je pense que la discussion avec les élus est clé, car les pourcentages ne seront pas les mêmes selon les territoires, selon les densités. C'est complètement ajusté par la gouvernance locale de la gare. Je suis sûr que SNCF Gares & Connexions est complètement d'accord pour que ces discussions puissent avoir lieu. Donc il n'y a pas de recette miracle. Après, il y a le fait qu'en France on n'utilise pas assez le vélo. On pourrait certainement utiliser davantage le vélo.

GILLES DANSART

Gilles Ballerat, une politique vélo pour SNCF Gares & Connexions aurait-elle un sens ?

GILLES BALLERAT

J'entends que cela change. Oui, cela change beaucoup. Je me souviens d'un numéro qui m'a beaucoup frappé de Mobilette. Une presse que je recommande, cher Gilles. Dans ce numéro d'octobre 2017, on citait des chiffres très impressionnants : + 26 % à Lyon, + 42 % à Lille, des effets de saturation à Marseille... Il se passe des choses sur le vélo.

Je le répète : 50 % des gens qui viennent en voiture en zone périurbaine habitent à une distance qui leur permettrait de venir à vélo en quinze à vingt minutes à peu près. Les deux freins concrets, identifiés à travers la démarche EMA (espace des mobilités augmentées), ont été évoqués tout à l'heure. Le premier sujet, c'est de faire le diagnostic de ce qui est nécessaire ou pas. Si on n'a pas de vol, ce n'est pas la peine de mettre un abri vélos sécurisé. Mais les deux freins habituels que l'on va essayer de traiter, c'est le vol (s'il y a une crainte) et le deuxième, c'est la peur d'un aléa – donc on met une station, des outils, des capacités à faire du covoiturage, etc. Le vélo, pour nous, c'est la nouvelle arme antipollution, si j'ose dire. On a seulement 4 % en moyenne des accès à la gare qui se font en vélo. C'est notre levier, notre pédale pour notre politique d'accès aux gares.

GILLES DANSART

4 % en moyenne aujourd'hui ?

CLAUDE FAUCHER

Je crois qu'en France, on a tout de même de bons exemples, qu'il s'agisse de Strasbourg ou de Grenoble, dans lesquelles des politiques volontaristes ont été mises en

place et qui englobent l'ensemble des compétences. L'ensemble des compétences, ce sont naturellement les questions de voirie, parce que, comme cela a été dit tout à l'heure, l'autorité en charge de la voirie n'est souvent pas la même que l'autorité en charge des mobilités. Il suffit de changer un sens de voirie pour amener un dysfonctionnement total au niveau d'un quartier ou d'une gare.

C'est un enjeu colossal pour la coordination des différentes autorités et l'enjeu de sécurité dans les déplacements à vélo amène à la problématique de la sécurisation des parcours. Cela est vrai pour le vélo d'ailleurs, comme pour la marche à pied, avec toutes les réflexions qui sont menées sur la question de la sûreté.

C'est un mot qui n'a d'ailleurs pas été utilisé, puisque tout à l'heure il a été évoqué l'enjeu du service en gare – naturellement, la propreté, le confort, l'information, mais la sûreté est un enjeu majeur pour nos gares. Elle fait partie des coûts qui ont augmenté dans nos gares comme ailleurs, parce que bien souvent et malheureusement par le passé, les gares ont été l'endroit d'atteintes à la sûreté nationale. Le sujet de la sûreté est un élément très important aussi à prendre en compte dans la relation de la gare avec son environnement (environnement urbain, environnement périurbain), au-delà des questions de sécurité à vélo ou de marche à pied. En termes de perception, la sûreté a énormément augmenté cette année. Ce sont évidemment la propreté et la sûreté qui emportent le maximum de la perception client.

GILLES DANSART

Autre question pour rebondir sur la priorité qu'édicte tout à l'heure Jean-Pierre : à quoi rassemblera le parking de demain ? Nous parlons beaucoup de véhicules connectés, de véhicules partagés, de véhicules électriques, etc. A quoi ressemble le parking de demain, dans les gares qui répondent à toutes ces demandes ?

CLAUDE FAUCHER

À l'évidence, le parking de demain sera un parking multiple. Un parking qui fait la part belle aux modes partagés, qui fait la part belle aux modes électriques, qui fait la part belle aux nouvelles mobilités (free floating), qui sont respectueuses de l'environnement. Le parking de demain, c'est celui-là.

Mais Jean-Pierre l'a dit : il n'exclut pas pour autant les voitures. Lorsqu'on prend sa voiture pour aller à la gare et aller à un autre point, il a la même fonction stratégique.

N'oubliez pas aussi qu'à l'arrivée, il faut aussi pouvoir se déplacer dans la ville. Le parking a aussi une fonction d'allocation.

On voit la fonction très hybride du parking, qui va permettre à la fois des nouvelles mobilités, de l'électrique, du particulier et des modes de diffusion (je pense notamment à la location).

GILLES DANSART

Il y a donc des conceptions évolutives, par exemple pour augmenter le nombre de places avec des recharges électriques, etc. Avez-vous déjà anticipé cela, pour ne pas être pris de court si jamais le marché s'emballe au cours des années à venir ?

GILLES BALLERAT

Non seulement nous avons la capacité, dans beaucoup de parkings, d'installer des prises électriques, mais nous avons même expérimenté une couverture photovoltaïque qui alimente des batteries chargées de stocker les énergies pour pouvoir les redistribuer (je pense notamment à Aix TGV). Comme pour beaucoup de nos projets, nous recherchons évidemment des partenaires pour aller beaucoup plus loin dans cette dynamique.

GILLES DANSART

S'il y a des partenaires dans la salle, vous pouvez vous adresser à Gilles Ballerat...

Il nous reste cinq minutes pour quelques questions et interventions.

QUESTIONS/ RÉPONSES

LUC FRANCOIS

Je voudrais dire que je me retrouve complètement dans les propos de Jean-Pierre Farandou en matière d'accessibilité en gare. Je suis conseiller communautaire délégué au transport à Saint-Étienne Métropole, et maire de La Grand'Croix. Vous prenez l'axe Saint-Étienne / Lyon, vous le coupez en deux et vous trouvez La Grand'Croix. Il existe d'ailleurs un projet de pôle multimodal d'échanges sur cette ligne, très fréquentée. C'est l'une des lignes les plus fréquentées de France, puisqu'elle a 20 000 voyageurs par jour. Le projet de développement consiste à doubler la capacité de cette ligne.

Je me retrouve complètement dans vos propos, car vous prenez l'exemple de La Part-Dieu. À La Part-Dieu, à partir de 7h du matin, il n'y a plus de parking, c'est fini. C'est bien d'avoir une gare en centre-ville comme La Part-Dieu, c'est génial, mais d'un autre côté, cela peut être très embêtant car cela pollue complètement le quartier. Quand il n'y a plus de parking, où se gare-t-on ? Quand on est dans un quartier d'affaires, il n'y a pas beaucoup de places.

Je prends l'exemple de Lyon, mais je peux prendre aussi le cas de la ville de Saint-Chamond, qui est la deuxième ville du département : une gare en centre-ville, 35 000 habitants. Si je dis au maire de Saint-Chamond que je développe sa gare, il ne va pas être content du tout. Il n'y a plus de foncier pour faire des parkings et quand le parking de la gare est plein, forcément tout le monde se gare en centre-ville. Donc, le centre-ville de Saint-Chamond est complètement saturé. Pour les gares en centre-ville, il faut regarder cet aspect-là, c'est-à-dire la gare attractive et non plus dissuasive. C'est essentiel pour moi.



Deuxième chose – et je ne serai pas plus long : la partie multimodalité d'une gare est pour moi essentielle. Il faut envisager le transfert de quai à quai. C'est la base de la multimodalité : le voyageur ne peut pas attendre dans les correspondances. L'expérience client le prouve : il veut du service, de la multimodalité. Il veut tout cela et en même temps, nous, organisateurs de transports, on le pousse à laisser sa voiture, à éviter l'auto-solisme quand il va à Saint-Étienne ou à Lyon, à éviter absolument qu'il garde sa voiture, et à changer ses habitudes. C'est peut-être le plus gros des paris pour l'avenir.

GILLES DANSART

Merci Monsieur et bravo d'être à l'intersection exacte entre Saint-Étienne et Lyon. Je crois que Monsieur au premier rang voulait faire une intervention, ou peut-être une réponse ?



MARC LAMÉNIE, Sénateur des Ardennes

Merci. Très rapidement, puisque tout a été excellemment dit. Chaque gare a son histoire. C'est très variable d'une région à l'autre, d'un département à l'autre. Il y a les très grandes gares et les plus petites.

Pour les plus petites, malheureusement je raisonne en termes de moyens humains. Même si nous sommes tous majoritairement défenseurs du rail, dans les petites gares, le guichet est très peu ouvert, quand il y a encore un guichet. Les gares restent fermées. Dans certaines petites gares, on ne peut même plus rentrer. Tout est à l'extérieur. De l'autre côté, il faut raisonner si ce sont uniquement des TER. Pour les gares, quand il y a une multi-modalité (TGV et TER) pour les usagers, faisons des choses simples, accessibles.

Et surtout, dans le dialogue et la concertation. Dialogue avec tous les partenaires, car je crois que la SNCF peut encore gagner des usagers. Malheureusement, il y en a qui sont encore récalcitrants et je crois que la propreté et la sécurité sont aussi l'une des priorités. Je partage complètement ce qui a été dit.

GILLES DANSART

Merci Monsieur. Je vous propose de dialoguer tout à l'heure avec Michel Neugnot, qui a des solutions assez innovantes sur la distribution des billets.

Une autre intervention ? Une autre question ?

Bernard Soulage, *bis repetita* ?

BERNARD SOULAGE

30 secondes. Sur la question des parkings, je suis un peu surpris parce que nous avons beaucoup travaillé sur le véhicule autonome, et l'une des premières et même des plus faciles applications du véhicule autonome, c'est de le mettre dans un parking, et notamment de dégager des espaces en gares pour les véhicules autonomes. Je voudrais que vous intégriez cela. On a réfléchi beaucoup au conseil scientifique avec les meilleurs spécialistes. Véhicule autonome dans les rues : il y en a pour très longtemps. Mais pour dégager des espaces dans les gares pour le véhicule autonome, c'est extrêmement rapide et cela vous fait une valorisation foncière exceptionnelle. Donc cela vaudrait vraiment le coup d'intégrer cela dans vos logiciels.

GILLES DANSART

Merci pour votre intervention.

PHILIPPE SEGRÉTAIN

Je voudrais réagir à la remarque de Jean-Pierre Farandou. Quand je suis parisien, à 15 minutes de Montparnasse, je prends mon vélo pour aller à Montparnasse. Quand j'arrive à la gare de La Baule-Escoublac, je ne peux pas prendre mon vélo, toujours à 15 minutes de vélo, pour me rendre chez moi à Guérande. Le maire de Guérande et les autres élus me répondent : « *N'allez pas demander plus d'infrastructures, on ne peut pas les financer.* »

Le sujet n'est pas de recréer des infrastructures, le sujet c'est de réinventer la rue. C'est la route qui nous éloigne d'une vraie modalité douce. Donc, messieurs les maires, je ne demande pas de piste cyclable – c'est beaucoup trop cher. Mais si par contre, dans le périurbain, vous pouviez modifier la route pour en refaire une rue, alors croyez-moi, je prendrai mon vélo à Paris et à La Baule-Escoublac pour rejoindre mon point de départ et mon point d'arrivée à travers deux gares que je révère.

GILLES DANSART

Merci beaucoup Philippe pour cet exemple très concret. Un commentaire, une réaction ? Gilles, peut-être ?

GILLES BALLERAT

Juste un petit commentaire. La Baule-Escoublac a de très bonnes notes chez nos clients. Donc nous sommes très satisfaits de cette gare. Merci.

GILLES DANSART

Je vous propose de terminer cette table ronde sur cette demande faite à la route de se réinventer. Les gares, elles ont déjà pris le chemin de leur réinvention. Merci à tous. Merci Valérie, merci messieurs et place maintenant à la table ronde suivante.

Applaudissements.

Place de la Gare
« Les gares, un atout pour les territoires
et leurs habitants »

SALLE MONORY

LES GARES, RÉINVENTION ARCHITECTURALE ET URBAINE

Participent à cette table ronde :

- Jean-Louis Missika, Adjoint à la Mairie de Paris.
- Cécile Helle, Maire d'Avignon.
- François Decoster, Maire de Saint-Omer.
- Corinne Casanova, Adjointe au Maire d'Aix-les-Bains, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération Grand Lac.
- David Valence, Maire de Saint-Dié-des-Vosges, Vice-Président de la Région Grand Est délégué aux Transports.
- Raphaël Ménard, Président de l'AREP.

La table ronde est animée par César Armand.

CÉSAR ARMAND

J'ai découvert en préparant cette table ronde qu'il n'y avait pas qu'une gare à Avignon, mais trois. Je ne connaissais que la gare d'Avignon TGV, mais non, vous en avez deux autres.

Nous allons d'abord parler de la refonte du parvis de la Gare Centre, pour un budget qui n'est pas anodin pour une collectivité : 15 millions d'euros. Pourriez-vous nous en dire un peu plus, s'il vous plaît.

CÉCILE HELLE

Bonjour à toutes et tous. Effectivement, la particularité d'Avignon, c'est d'avoir trois gares sur son territoire, dont la gare historique en centre-ville, qui est une gare de réception du trafic TER, notamment avec la caractéristique qu'Avignon est positionnée à une étoile ferroviaire, avec un trafic de TER qui compte. Cette gare a été connectée avec la gare TGV il y a quatre ou cinq ans et gère aussi le rabattement au départ et à l'arrivée des usagers qui viennent de la gare TGV.

Nous avons un parvis de gare qui marque l'entrée de la ville d'Avignon, l'une des principales entrées, avec ensuite un axe majeur qui monte jusqu'à la place de la mairie, puis la place du Palais des Papes. Nous avons un parvis peu qualitatif d'un point de vue urbain. La problématique a été de travailler avec la SNCF et l'ensemble des partenaires (communauté d'agglomération du Grand Avignon, mais aussi la Région Sud PACA) pour voir comment ré-ancrer la gare Centre dans la dynamique urbaine d'un centre-ville comme celui d'Avignon.

Cette gare donne directement sur les remparts, qui sont, avec le Palais des Papes et le Pont d'Avignon, l'un des éléments patrimoniaux et historiques importants de notre ville. L'une des problématiques sur lesquelles nous avons travaillé, c'était de voir si nous arrivions à éliminer complètement les espaces de stationnement, qui prennent beaucoup de place sur cette gare, mais qui ont leur utilité. Il s'agit de maintenir l'accessibilité, notamment avec des dépose-minute.

L'une des opportunités, c'est que la Gare Centre est à côté de la gare routière, qui réceptionne les cars interurbains du département. Au-dessus de cette gare routière, la ville récupère un parking en pleine propriété au 1^{er} mars 2019. Il y a eu une négociation importante avec les représentants de la SNCF, pour qu'ils acceptent de faire disparaître ces espaces de stationnement dont la gestion a été confiée à Effia, pour basculer sur tout un étage du parking de la gare routière et ainsi libérer l'espace.

Ça a permis de faire ensuite une proposition avec AREP de requalification, de re-végétalisation et de repositionnement sur le parvis les mobilités douces (piétonnes et vélo), notamment avec la réalisation d'un garage sécurisé qui devrait réceptionner entre 150 et 200 vélos.

CÉSAR ARMAND

Comment avez-vous travaillé avec le département dans cette refonte ?

CÉCILE HELLE

Nous avons travaillé avec la Région. Sur le projet lui-même, les quatre financeurs principaux sont la Communauté d'agglomération du Grand Avignon, en charge du plan de déplacement urbain, la Ville car nous avons souhaité donner à cette opération une dimension urbaine et d'aménagement territorial, la SNCF et la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur.

Les travaux devraient se dérouler en 2021 et 2022. Il y avait une conjonction d'éléments intéressants pour basculer vers ce projet, puisque nous avons aussi un tramway et un bus à haut niveau de service qui arrivent à proximité. Nous serons sur une redéfinition des usages de mobilité à travers ce projet d'aménagement.

CÉSAR ARMAND

Jean-Louis Missika, je voulais vous proposer de parler de réinventer Paris, pas seulement parce que nous sommes dans une ancienne chapelle, réinventée en salle de réunion, mais parce que réinventer Paris c'est réinventer les sous-sols, les gares et l'esplanade des Invalides, notamment avec le projet primé Aérogare du promoteur Emerige.

JEAN-LOUIS MISSIKA

La raison principale pour laquelle nous avons lancé cet appel à projets sur les sous-sols parisiens, c'est que nous avons pris conscience d'une mauvaise utilisation des sous-sols à Paris. J'ai découvert les dimensions de la gare des Invalides : 17 000 m², ce qui est vertigineux quand on réfléchit à l'endroit où elle se trouve. Il y avait également dans cet appel à projets la gare des Gobelins, dans le 13^e arrondissement : 37 000 m². Il y aura bientôt un appel à projets sur la gare souterraine de la Rapée : 36 000 m² dans le 12^e arrondissement. Il y a donc une richesse extraordinaire de toutes ces gares construites au 19^e siècle ou au tout début du 20^e siècle.

Il y a également d'autres endroits dont il faut commencer à réfléchir à leur nouvelle utilisation. Nous attendons une révolution en termes d'innovation sur la mobilité qui sera tout à fait exceptionnelle et qu'on appelle « le véhicule autonome ». Le véhicule autonome va provoquer une révolution dans toutes les villes, les grandes et les petites, tout simplement parce qu'il peut rouler 24h/24, parce que c'est un robot, alors qu'un véhicule privé est immobile pendant 95 % de sa durée de vie. C'est pour ça qu'on consacre autant de place à parquer des véhicules dans les villes. Dans une ville comme Paris, ce sont des centaines de milliers de m² qui sont consacrés au parking des véhicules, en sous-sol ou en surface. Il y avait pas mal de parkings dans notre appel à projets, ainsi que des tunnels : le tunnel de l'Étoile et les deux tunnels de la voie expresse rive droite. Ce qui était intéressant dans cette démarche, c'est qu'on demandait aux promoteurs et aux architectes de réfléchir à de nouveaux usages et à une meilleure connexion entre la ville du dessus et la ville du dessous. Un des gros problèmes dans une ville comme Paris, que n'a pas par exemple une ville comme Montréal, c'est que les deux villes ne se parlent pas beaucoup et ne correspondent pas beaucoup, tout simplement parce qu'on a fait des sous-sols des territoires qui servent à ranger les voitures ou qui servent à faire circuler les réseaux électrique et gazier, les égouts, etc. L'utilisation pour des activités nobles, de commerce, de bureaux, d'artisanat ou de création artistique se faisait attendre. Ce projet essaie de redonner à cet espace sa fonction initiale. C'était un des grands espaces de l'Exposition universelle de 1900. C'était là qu'arrivait le train qui devait conduire au grand bâtiment de l'Exposition universelle, avec pas mal d'activités artistiques, d'artisanat d'art, une halle alimentaire, un musée pour les enfants et des idées assez intéressantes sur la façon de redonner un accès à la lumière et à l'air libre au sous-sol parisien.

Nous avons mené ce travail en partenariat avec la SNCF, qui est propriétaire d'un petit bout, même si la ville de Paris est propriétaire de l'essentiel. Se pose aussi la question de comment nous allons faire fonctionner ce nouvel espace avec la gare du RER et comment donner un accès aux quais de Seine, via la gare du RER. C'est aussi une façon d'ouvrir une gare de RER sur la ville avec ce projet.

CÉSAR ARMAND

Merci. François Decoster, maire de Saint-Omer et Président de la Communauté d'agglomération, pourquoi avoir décidé de lancer la Station, ce futur lieu où il y aura 3 000 m² de coworking et de fab lab et seulement 300 m² de gare ?

FRANÇOIS DECOSTER

Je vais reprendre les mots qui viennent d'être dits. Nous avons d'abord cherché à renouer avec l'histoire de notre gare. Toutes les gares, à Paris ou dans le reste de la France, ont une histoire. Nous reconnecter à la manière dont la gare a été pensée chez nous à la fin du 19^e siècle et réaménagée au début du 20^e siècle, c'est aussi repenser la connexion entre la gare et la ville.

Quand la gare est arrivée, elle correspondait à une vocation économique. Elle a aussi rempli des fonctions urbaines, puisqu'elle a créé autour d'elle tout un quartier qui venait l'alimenter en termes d'activités économiques, industrielles, artisanales, maraîchères, puisque pour nous, il s'agissait aussi d'exporter le très bon chou-fleur de Saint-Omer. Finalement, cette gare a vieilli et a fermé en 2011, parce qu'elle est devenue un coût pour la SNCF.

Pour envisager de la rouvrir, il fallait réinventer quelque chose. C'est ce que nous avons essayé de faire, en définissant un projet, en trouvant une nouvelle fonctionnalité à cette gare. C'est le projet d'en faire un lieu d'innovation, avec un espace de co-working, un fab lab, une halle de l'innovation. Ce projet, nous sommes allés le vendre à nos grands partenaires (région, Etat). C'est ce qui nous a permis d'aller voir la SNCF, en disant : « il faut envisager ensemble un nouveau destin pour notre gare ». C'est ce qui nous a permis d'acheter cette gare de 3 000 m². C'est aujourd'hui la propriété de l'agglomération du Pays de Saint-Omer.

Pour porter ce projet, c'est une association qui a été imaginée. David Lacombe en est le président. Cette association rassemble la variété des acteurs qui vont demain faire vivre cette gare. Il y a les acteurs de l'innovation sur notre territoire, les acteurs de l'économie, de la formation, à la fois les lycées professionnels qui sont proches de la gare, l'université.

Dans l'atelier précédent, on parlait beaucoup de culture. Les acteurs culturels font partie du projet, ainsi que les centres sociaux. Tout cela nous a amenés à essayer de faire ressentir la réalité du projet architectural, avant même l'inauguration, le 15 novembre prochain, puisque nous sommes sur une démarche architecturale.

Puisque nous changeons de fonctionnalité dans la gare, il faut aussi faire en sorte que les publics nouveaux que nous cherchons à attirer créent une nouvelle communauté. Cela ne se fait pas du jour au lendemain. Nous avons besoin d'avoir une belle association, avec une gouvernance hybride, qui permette à chacun de trouver sa place, mais nous avons besoin aussi de montrer à l'avance ce que va être le projet.

Sur un prototype de 150 m² sur le parvis de la gare depuis 2016, on a le coworking, le fab lab, et l'innovation qui sont déjà proposés.

Deux leçons que je voudrais tirer néanmoins : la SNCF a été un partenaire vraiment très important pour nous, mais je pense qu'il y a quelques petites marges de progrès. Je le dis avec un regard très positif, parce que la SNCF est membre de la Station et nous avons très bien travaillé ensemble. Nous sommes partis sur la construction d'un modèle très unique : un espace de vente mutualisé. Le même agent va vendre à la fois du billet SNCF et du transport urbain. On a véritablement poussé l'innovation jusqu'au bout pour donner de la fluidité à tout cela, pour faire en sorte que l'intermodalité soit la plus facile pour l'utilisateur. Notre porte d'entrée, c'est l'utilisateur et l'habitant. On s'est mis au service de ce projet.

Mais il y a des petites marges de progrès. Pour la SNCF, c'est un vrai défi. Il y a plein de métiers à la SNCF qui sont en jeu dans la relation avec l'agglomération. Pour nous, ça veut dire parfois plusieurs dizaines de personnes différentes, qui vont avoir chacune leur carrière, leur calendrier, leurs process. Ça peut être un peu handicapant, parce que ça peut mettre de la lenteur dans la prise de décision. Le mode projet peut encore progresser pour aller plus vite, plus loin. Mais je comprends que c'est une très grande maison avec beaucoup de métiers.

La deuxième marge de progrès, c'est qu'il y a tout le quartier autour de la gare, avec une zone fret.

CÉSAR ARMAND

Nous allons justement en parler.

FRANÇOIS DECOSTER

J'y reviendrai.

CÉSAR ARMAND

Corinne Casanova. Avec vous, nous allons à Aix-les-Bains. Vous me disiez en préparant cette table ronde : « la gare, ce n'est pas toujours si simple de la réinventer ».

CORINNE CASANOVA

Oui. Nous ne sommes pas dans les gares parisiennes, nous sommes dans une gare construite en 1856, à Aix-les-Bains, par la compagnie des Chemins de fer



Victor-Emmanuel, récupérée par le PLM en 1860. À l'époque, l'idée était d'amener les belles prendre les eaux. Le parvis de la gare était occupé par les fiacres, les cochers. En 2000, nous avons commencé un marché de définition dans le cadre du programme « Gares en mouvement » pour la remettre un peu plus dans les standards et faire cohabiter les différents publics. Mais c'est compliqué, car nous avons un front bâti à quelques mètres, et nous avons une gare remarquable, classée. Comment faire cohabiter tout cela ? Avec un foncier que nous avons ou non ?

Nous avons réussi à tout remettre au chausse-pied, et on travaille aussi sur une évolution de l'image de la gare. C'est intéressant comme travail, mais c'est aussi très compliqué. On est sur un objet hybride. Notamment pour Aix-les-Bains, on est sur une porte de la ville où on arrive et d'où on part travailler. C'est un passage obligé. C'est du transit. On est aussi sur une porte de loisirs. C'est une promesse. D'accord, on a plaisir de flâner sous les verrières et on peut théâtraliser les poèmes de Lamartine, mais les usagers doivent trouver, dans un espace contraint, quelque chose qui leur parle à chacun.

Nous avons fait face à des complexités. Nous faisons avec un emplacement qui n'est plus le bon aujourd'hui, avec une destination plus complexe qu'initialement et avec des riverains. On s'est fait traiter de tous les noms quand on a commencé

à annoncer qu'à la place du parking, qui ne ressemblait à rien et qui était utilisé de façon anarchique par les usagers du train, nous ferions du logement, pour en faire une entrée de ville plus qualitative. On a l'habitude de fustiger la France moche des entrées de ville par les zones d'activités, mais la gare est aussi une entrée de ville qui n'est pas toujours très chouette.

Quand on a commencé à dire que, sur cet endroit, nous mettrions du logement et potentiellement du logement social, les riverains n'ont pas apprécié. Nous sommes allés voir dans les villes comme Lyon et Paris où, effectivement, ça marche. Mais réussir ça en province, ça a été extrêmement compliqué.

Et lors du marché de définition, il a été extrêmement compliqué d'avoir une lecture de propositions. J'ai souvenir d'un architecte qui nous avait proposé une résidence pour séniors, avec une vision très urbaine. Le sénior n'a pas envie qu'on le mette dans un parc avec des arbres. Sa vie décline, il n'a peut-être plus de gens qui viennent le voir, il a envie d'être au cœur de la ville, il a envie de voir du monde. Dans une gare, il y a du monde et des choses qui se passent. Nous nous sommes retrouvés avec des riverains qui n'avaient pas du tout les mêmes lectures que ce vers quoi nous voulions les emmener.

Et puisque nous sommes sur une question d'architecture, les gares ont toujours servi de vitrine et d'innovation. Il est parfois compliqué de conjuguer le geste architectural et la vie du quotidien, de l'outil. J'ai beaucoup de respect pour l'architecte qui a travaillé sur notre gare. On dira que c'est certainement la mise en œuvre de son travail qui a pêché, mais nous avons eu les pires difficultés à signer la fin des travaux. Des murs d'eau avec des vers de Lamartine sérigraphiés, c'est toute notre histoire, c'est notre poésie thermale, mais avec le calcaire que nous avons, les vers de Lamartine nous laissent un peu perplexes au bout d'un moment. On va se retrouver avec des choses opaques qui sont en premier miroir quand on arrive à la sortie de la gare. On se dit « où aboutissons-nous ? »

Nous avons aussi des pavés de pierre, pour rappeler qu'il faut bien séparer les espaces, parce que nous n'en avons pas beaucoup. Une chaussée à grand gabarit sur laquelle il faut faire passer les convois exceptionnels avec des petits pavés, ça ne vit pas très bien. Pour le coup, avec la réinvention architecturale, le citoyen lambda se dit qu'il faut parfois faire très fonctionnel, très simple.

CÉSAR ARMAND

Merci pour ce témoignage très précis.

David Valence, quelle est votre vision globale de ce sujet ?

DAVID VALENCE

Notre région, le Grand Est, est issue des fusions récentes, avec un territoire plus grand que les Pays-Bas, presque grand comme deux fois la Belgique, qui a la population du Danemark. Il y a 396 points d'arrêt ferroviaires dans la région, dont 212 points avec des bâtiments voyageurs sur l'ensemble du territoire. Je précise « point d'arrêt ferroviaire », parce que, quand on est maire ou président d'une agglomération, ce qu'on appelle « gare » dans un territoire, ce n'est pas toujours un grand bâtiment voyageurs.

Pour reprendre la catégorie de la « grande gare », proposée par Fabienne Keller, c'est-à-dire les gares qui ont au moins 80 000 usagers par jour, dans la région Grand Est, il y en a trois : Strasbourg, qui est la troisième gare de France après les gares franciliennes derrière Lyon Pardieu et Lille, puis Nancy et Metz. Les gares sont aussi des bâtiments très modestes, qui sont souvent désaffectés. Nous aurons parfois du mal à y remettre de l'activité à court terme. Ce sont aussi des lieux où convergent, parfois plusieurs fois par jour, des populations, dont il faut organiser l'accessibilité et dont il faut utiliser l'attractivité.

À ces différentes strates de projets, nous intervenons d'abord en tant que financeurs. En début de mandat, nous avons voté en 2016 le programme Dirige, qui prévoit que nous consacrons chaque année un peu plus de 15 millions d'euros aux investissements dans les gares, essentiellement sur le développement de l'intermodalité (près de 10 millions d'euros par an), l'accessibilité, avec des schémas qui se déroulent et, ici et là, des programmes d'amélioration du confort en gare et un peu d'amélioration sur des bâtiments, notamment sous l'angle thermique (1,5 million d'euros par an). Nous préférons nous charger nous-mêmes de ces travaux d'amélioration du confort plutôt que de les confier à la SNCF, parce que nous savons qu'elle nous les refacture un peu plus cher que ce qu'ils coûtent lorsque nous les finançons en direct. Nous intervenons aussi en appui des collectivités à l'initiative des projets. Pour ce qui concerne les gares moyennes et les points d'arrêt, ce sont presque toujours les

collectivités qui viennent voir la SNCF. Nous consacrons une partie de notre énergie à être des facilitateurs.

Quand on est maire d'une ville moyenne ou d'une petite ville et qu'on a un projet sur sa gare, c'est plus facile quand on a la région derrière soi pour pouvoir organiser des comités de pilotage réguliers, et avoir des interlocuteurs qui viennent en appui de demandes auprès de la SNCF où les interlocuteurs sont parfois fractionnés. On se trouve donc souvent en situation d'être en appui. Beaucoup d'élus consacrent beaucoup d'énergie à l'investissement de leur gare, mais nous nous trouvons en facilitateurs de premier plan sur ce type de dossiers, au-delà même de l'investissement qu'on peut y mettre. J'aurais dû insister tout à l'heure en parlant de ces 15 millions d'euros, pour dire que, sur certains projets, on va jusqu'à 50 % du financement sur la partie de l'intermodalité quand on identifie des gares à enjeux.

Il ne s'agit pas seulement du bâtiment voyageurs, dont il a beaucoup été question jusqu'ici, mais des emprises au sens large. On a des collectivités qui veulent faire des choses, mais qui n'ont pas les moyens d'ingénierie pour le faire. On est parfois sur des emprises compliquées, dans lesquelles il y a du SNCF Réseau, mais pas uniquement. Dans ces cas-là, on peut être amené à intervenir en maîtrise d'ouvrage directe. Nous l'avons déjà fait à plusieurs reprises, notamment sur le périmètre de l'ancienne région Alsace. Nous sommes intervenus directement, parce que les porteurs des projets étaient des communes de 1 700 ou 2 000 habitants et des petites communautés de communes qui n'avaient pas cette capacité. Nous nous sommes substitués à elles et nous avons porté la maîtrise d'ouvrage, avec de très bons échanges avec SNCF Réseau sur la plupart des dossiers.

CÉSAR ARMAND

Merci. Raphaël Ménard, Président d'AREP, pouvez-vous nous rappeler quel est votre rôle au sein de SNCF Gares & Connexions, notamment sur les questions énergétiques et environnementales ?

RAPHAËL MÉNARD

Bonjour. AREP est une agence d'architecture interdisciplinaire, qui est filiale à 100 % de SNCF Gares & Connexions et nous travaillons beaucoup sur les gares.

Je voudrais que ce sujet de la réinvention architecturale urbaine puisse être regardé à l'aune de l'urgence écologique. C'est un très beau moteur de réinvention, comme disait Patrick Ropert, en termes de matérialité, de forme, de programme. C'est d'abord un sujet extrêmement puissant et important pour que l'objet et la typologie de la gare se réinventent, peut-être dans une sorte de 3^e révolution industrielle. Mais la gare peut aussi être un lieu d'agora, de flux, de culture, qui permet d'embarquer la population sur la question de la transition écologique. C'est un lieu où cette question peut être portée, cultivée et faire débat.

AREP est une agence interdisciplinaire, qui compte des architectes et des ingénieurs. Peut-être avons-nous un truc pour essayer de résumer les quatre grandes questions écologiques : EMC². C'est la relativité restreinte, mais c'est aussi l'écologie globale : E pour Énergie, M pour Matière, C pour Carbone et C pour Climat.

Sur la matière, un architecte colombien, Simon Vélez, dit qu'il faut que l'architecture apprenne à devenir plus végétarienne. Nos gares de demain devront en effet regarder vraiment les circuits courts, la façon de construire avec des matériaux locaux.

Par exemple, à Nîmes, AREP, avec SNCF, construit une gare avec un béton de site, avec des agrégats, du sable, qui vient d'un giron proche. Il faut voir comment on recourt plus fortement au biosourcé, comment on fait la part belle au réemploi, faire des gares qui utilisent le bois, un certain nombre de matériaux fibrés. Le fait d'être pris dans le grand métabolisme du Groupe SNCF et la réforme avec SNCF Réseau permet de réfléchir à comment réemployer et permet de voir comment ces trésors, qui étaient vus comme des déchets, comme les traverses, pourraient resservir. C'est déjà le cas dans les parkings où l'on cherche à retrouver des constituants nouveaux. On va reconvertir de petites gares, ou des moyennes et en fabriquer de plus grandes.

CÉSAR ARMAND

Je vous propose de procéder au deuxième tour de parole. C'est la dernière intervention parisienne de l'après-midi. Jean-Louis Missika, je voulais vous poser la question des quartiers bas carbone que veut ériger SNCF Immobilier à Paris, notamment l'exemple de la Gare de Lyon Daumesnil. Vous êtes qui êtes chargé des grands projets, de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, est-ce une réalité dans les faits ?

JEAN-LOUIS MISSIKA

Oui, c'est une réalité de la politique que nous menons à Paris. Il est essentiel que dans les quartiers ou les gares que la SNCF aménage, elle reprenne les grands objectifs portés par la ville de Paris. C'est vrai dans tous les territoires. Il serait choquant qu'un partenaire comme la SNCF n'accepte pas les règles du jeu proposées par les responsables élus en matière de transition écologique.

Ce que tout le monde sait, c'est que le béton pose un problème, que l'industrie du BTP est l'une des plus polluantes de la planète, que la démolition / reconstruction est catastrophique en termes de bilan carbone par rapport à la réhabilitation des bâtiments. Quand on doit démolir, il ne faut pas démolir, il faut déconstruire pour réemployer les matériaux. Quand on doit construire, quand on doit bâtir, il faut utiliser des matériaux bio-sourcés, en commençant par le bois, mais aussi la terre crue, la paille ou la pierre de taille. Le béton doit être considéré comme un pis-aller, comme un dernier recours. Nous opérons une transition majeure vers cette architecture et cette construction écologique et nous souhaitons que la SNCF soit exemplaire en la matière.

Gare de Lyon Daumesnil est un quartier où nous souhaitons voir ces ambitions réalisées. C'est un programme de 90 000 m², 600 logements, avec une conservation des halles patrimoniales. Nous avons eu un grand débat avec nos amis de SNCF Immobilier sur ce qu'il fallait préserver. Nous avons vraiment préservé l'essentiel, une promenade végétalisée, qui doit permettre de lutter contre les îlots de chaleur et le caractère un peu trop minéral de ce site. Ce que nous visons pour ce quartier, c'est un label BBKA pour un quartier entièrement bas carbone. Nous attendons des bâtiments qu'ils atteignent l'ambition de la réglementation E3C2, qui mêle énergie et carbone. C'est une ambition que nous atteignons sur l'école que nous allons construire dans ce quartier, mais que nous souhaitons voir respectée sur l'ensemble des bâtiments qui seront construits dans ce quartier.

Pour les gares, nous avons le même niveau d'ambition, mais aussi une attention très forte à l'espace public et l'intérêt général. On reproche souvent à la SNCF de financer la rénovation de ses gares parisiennes par l'extension des surfaces commerciales. Il faut faire très attention à ce que l'espace public soit respecté et que l'on ne transforme pas les gares en centres commerciaux, faire très attention à ouvrir les gares sur la ville et ne pas trop densifier.



Il faut aussi faire attention à la nature des commerces qu'on installe dans les gares. Il faut faire en sorte que ce ne soit pas n'importe quel type de commerce et que l'on respecte un certain nombre de choix politiques en matière de préférence pour les circuits courts et un commerce équilibré.

Nous avons aussi un problème de contrainte en matière d'espace à Paris et nous avons un sujet, qui est que la gare doit aussi intégrer les externalités qu'elle génère, comme la question du stationnement, du parking vélo. Nous disons très gentiment et très poliment à SNCF Gares & Connexions que le parking vélo prévu à la Gare du Nord est largement sous-dimensionné et il faut faire un effort, quitte à sacrifier quelques m² de commerces. De façon plus générale, la question de l'ouverture au public est une question essentielle. La question de ce que la gare peut apporter aux voyageurs, mais également aux habitants du quartier, aux gens qui sont des riverains, est extrêmement importante. D'où la nécessaire accessibilité de l'espace public dans des projets comme celui-là.

Oui, il faut que des objectifs bas carbone ambitieux soient fixés sur le plan de la construction écologique.

Oui, il faut qu'une gare reste une gare, c'est-à-dire un espace public accessible à tous, essentiellement dédié aux voyageurs, qui va chercher des ressources complémentaires, avec le commerce, mais pas entièrement dédié au commerce.

CÉSAR ARMAND

Cécile Helle, direction la gare d'Avignon Montfavet, où un nouveau quartier est en cours de réalisation. Pouvez-vous nous en dire plus, notamment sous l'angle bonnes pratiques, pour vos collègues dans la salle ?

CÉCILE HELLE

C'est la 3^e gare présente sur le territoire d'Avignon, qui est plus une gare à vocation de réception du trafic TER, donc comparable à une gare RER. En même temps, aujourd'hui, c'est une gare peu lisible pour l'usager, parce qu'elle est située à un endroit qui n'est pas forcément urbanisé, parce qu'elle est entourée de friches, à la fois ferroviaires et industrielles.

Quand la région Sud PACA a lancé un appel à manifestation d'intérêt auprès des collectivités qui avaient des gares dont elles pressentaient la potentialité d'aménagement urbain et territorial, nous nous sommes portés candidats sur cette gare. Aujourd'hui, nous sommes accompagnés pour y inventer un nouveau quartier, qui est intéressant pour nous.

Le quartier de Montfavet se caractérise par un cœur villageois et une technopole, mais ces deux territoires ne se parlent pas. Il se trouve que la gare est positionnée à l'interface de l'un et l'autre. L'idée sur laquelle on travaille, c'est d'inventer ce nouveau quartier, qui sera à la fois à dimension résidentielle, mais aussi d'équipement, qui va pouvoir redonner une nouvelle lisibilité à la gare et nous sommes accompagnés pour ce faire par l'établissement public foncier de la région PACA. Dans l'une des précédentes tables rondes, on parlait de l'importance du foncier. On ne peut pas partir sur de l'aménagement urbain, notamment l'aménagement d'un nouveau quartier sans travail en anticipation foncière.

Nous sommes en train d'inventer l'urbanisme de demain, qui permet aux futurs habitants d'être à côté d'une solution de mobilité alternative à la voiture. Dans le contexte actuel, ça doit nous parler. Voilà dans quelle direction nous sommes aujourd'hui mobilisés.

Là encore, nous travaillons tous ensemble. Je rebondis sur ce qui a été dit. La discussion avec la SNCF n'est pas toujours simple, mais il y a toujours un chemin sur lequel nous arrivons à cheminer tous ensemble. Il faut aussi entendre la SNCF dans sa vision des choses et l'importance que jouent les gares pour une entreprise comme la SNCF.

Pour le parvis de la gare centre dont je parlais tout à l'heure, nous sommes partis d'un aménagement très urbain, pas du tout celui qui était porté initialement. Ce chemin, il a été possible de faire.

Les gares doivent devenir centrales dans l'aménagement urbain d'aujourd'hui, comme elles l'étaient à la fin du 19^e siècle, quand elles ont bouleversé l'histoire des villes françaises.

CÉSAR ARMAND

Vous aurez tous remarqué que Guillaume Pepy vous écoute avec attention.

François Decoster, nous avons un peu évoqué la halle aux choux tout à l'heure, qui est encore une friche, mais vous avez déjà créé cette passerelle piétonne, qui permet de remonter en vélo jusqu'au centre-ville, par une petite voie à sens unique au milieu de la rue qui descend vers le canal. Comme dirait un de vos conseillers sur place, « ce futur quartier sera une locomotive pour la gare ».

FRANÇOIS DECOSTER

Quand la SNCF a fermé cette gare, nous nous sommes mis en partenariat avec elle pour penser l'avenir de la gare et la réinventer ensemble.

Ce partenariat, il faut qu'il se poursuive entre le territoire et la SNCF au-delà de l'inauguration de la Station le 15 novembre prochain. Ce sera une date majeure, parce qu'une gare de 3 000 m² loin de Paris peut être un nouveau lieu de vie, un nouveau lieu d'innovation. Pour moi, ça doit se prolonger par tout ce que nous avons autour de la gare : un foncier qui appartient à la SNCF.

Il faut qu'on puisse envisager ensemble comment on va le traiter. Pourquoi ensemble ? Si on fait une évaluation déconnectée de la réalité, on va arriver à des coûts hors de portée pour nous. L'intérêt, c'est aussi de permettre, par ce partenariat entre le territoire et la SNCF, de trouver un chemin pour faire en sorte de recréer un nouveau quartier qui va être adossé à un nouveau lieu de vie, autour des fonctionnalités de mobilité, d'innovation, de patrimoine et, tout cela, il faut le créer ensemble.

C'est ce partenariat que nous avons déjà organisé avec David Lacombed pour la présidence de la Station et une diversité de partenaires, y compris de la SNCF. David Leborgne vient régulièrement à Saint-Omer pour travailler avec nous sur ce sujet. Les équipes de Frédéric Guichard viennent tenir des comités de direction, etc.

Trouvons avec la SNCF le moyen de faire du 15 novembre un point de départ pour aller encore plus loin, pour montrer que la gare réinvention architecturale et urbaine n'est pas seulement la gare, c'est aussi tout ce qu'il y a autour. On a posé les gares au 19^e ou au 20^e siècle à des endroits stratégiques, qui ont eu besoin de changer de fonction, parce que la ville et les centralités ont évolué. Reconquérir la gare comme un lieu de vie est vraiment une réponse à toutes ces villes moyennes qui s'interrogent en France sur leur devenir.

CÉSAR ARMAND

Corinne Casanova, vous avez demandé à votre voisine de Chambéry de vous parler de sa gare, et notamment de la réhabilitation du quartier tout autour.

CORINNE CASANOVA

Effectivement, bien souvent, on reproche à Chambéry et Aix-les-Bains de ne pas travailler ensemble. J'ai effectivement demandé à Josiane si je pouvais parler de son thème. Elle m'a dit « avec plaisir, puisque, pour une fois il y aura quelqu'un d'autre que moi pour en parler ».

Ça me fait d'autant plus plaisir d'en parler en tant qu'élue aixoise qu'il s'agit vraiment d'un atout pour les territoires. Une gare, c'est quelque chose qui rayonne.

Aujourd'hui, nous sommes en capacité avec nos collègues chambériens, de travailler avec la région Rhône-Alpes et la SNCF pour imaginer un TER à l'échelle de nos deux collectivités et d'un bassin un peu plus large dans l'espace Métropole Savoie. C'est aussi parce que nous avons des gares qui vont être en capacité de répondre à ces enjeux du quotidien.

La gare de Chambéry, aujourd'hui, c'est à peu près 3 millions de voyageurs. C'est un projet repris sous la dernière mandature et qui va être livré le 15 septembre, pour lequel la SNCF – dont on dit souvent qu'elle traîne un peu – a été en capacité de travailler avec les élus sur une opération commando. Il y a eu un dialogue fructueux entre les attentes des uns et des autres. Il y a une volonté des élus de se dire : c'est un pôle d'échange multimodal qu'il faut, avec véritablement tous les modes. Ce n'est pas simplement se dire « on passe du mode vertueux du train au mode vertueux du bus ». C'est aussi se dire « la voiture a sa place. C'est peut-être une voiture plus vertueuse, c'est l'autopartage, du covoiturage, mais la voiture a aussi sa place, en



dépose-minute, mais aussi en stationnement ». On ne peut pas bannir les usagers du véhicule individuel même s'il y a un gros besoin sur le vélo, les modes doux.

Il faut un concentré de services. Il faut un espace de vente mais qui ne soit pas concentré sur une seule forme de vente, qui ne vende pas que les tickets de la SNCF. Si on veut que l'usager ait un parcours global, il faut qu'il ait accès à tout, dans un seul espace de vente.

Il faut qu'il y ait de l'accueil, des taxis, de la vélo-station. Il faut qu'on puisse avoir du commerce. Il y en a qui ont fait leurs preuves et que l'on attend dans une gare.

Il faut aussi que la gare soit insérée. C'est pour cela qu'il y a tout un parvis côté Chambéry. On y arrive à pied.

Et en même temps il faut que la gare soit ouverte. La valeur ajoutée de cette gare, ce sera que, demain, elle sera adossée au quartier de la Cassine. Ce sont 13 ha de parc d'activité. Pas très loin, c'est le parc de la Boisse, où énormément de logements vont se créer. Pour les entreprises qui vont venir à Cassine, pour leurs salariés, la gare c'est la porte ouverte sur le monde, très vite. On a des parcs d'activité à côté, qui ont une autre valeur ajoutée : c'est leur environnement, c'est la technopole. Avec la gare de La Cassine, en quelques minutes, vous pouvez atteindre la destination de votre choix. Le choix de cette gare à Chambéry, c'est aussi celui de l'ouverture. On n'est pas sur les matériaux bio-sourcés, mais on est sur une recherche de transparence, qui donne à voir où on arrive. On arrive à la montagne, c'est la porte des parcs. On est dans la transparence, sur un espace avec un mur d'escalade, avec un endroit pour faire des expositions temporaires. On est sur un espace qui s'insère et qui donne à rêver.

CÉSAR ARMAND

Merci. David Valence, je vous ai coupé tout à l'heure par rapport aux exemples locaux. Et si dans un an, on vous disait « Monsieur le vice-président, je veux dans ma gare pouvoir commander un véhicule autonome de mon smartphone et qu'il arrive sur le parvis de ma gare, comment m'aidez-vous ? »

DAVID VALENCE

D'abord, pour revenir sur les catégories de gares, pour la maille de gares à moins de 1 million de voyageurs par an, il ne faut pas négliger une autre fonction que l'on n'a pas encore évoquée jusqu'à présent, qui est presque une fonction civique de la gare. On l'oublie souvent, mais elle était dans la trilogie de la troisième République, avec l'école et la mairie. Elle était la promesse du progrès dans nos villes, en particulier dans les villes moyennes, qui voyaient arriver avec le train la promesse de la connexion au monde et d'abord à l'espace national. Des espaces gares peu qualifiés, comme cela peut être le cas dans notre région à Châlons-en-Champagne, ça envoie toujours un message d'abandon de cet espace. Il y a même un devoir moral et symbolique à réinvestir ces lieux qui ont été ceux du progrès et à les connecter avec le progrès d'aujourd'hui.

Si on reste dans cette strate des villes moyennes et des petites gares, il y a des difficultés qu'il ne faut pas oublier, qui sont différentes de celles qu'on rencontre dans les très grandes gares. J'en identifierai de deux ordres.

Premièrement, prenons le cas d'une ville moyenne, qui connaît un trafic élevé de sa gare par rapport à la taille de sa population : Haguenau, au nord de Strasbourg, 40 000 habitants, une intercommunalité qui en fait 120 000 et un trafic voyageurs de 1,5 million voyageurs par an, ce qui est important rapporté à la ville. On a la physiologie classique d'une gare située relativement loin du centre-ville. Quand il a lancé ses projets d'investissements, notamment commerciaux, des espaces situés autour de la gare, le maire a été d'emblée confronté à une remarque que l'on ne trouverait pas dans des villes plus grandes : la crainte de voir son centre-ville se dépeupler, parce que le flux est tellement important autour de la gare, qu'il y a la possibilité de créer un nouveau quartier commercial autour de cette gare. C'est une difficulté dans des villes plus petites que celles évoquées jusqu'à présent et avec une gare excentrée : faire attention aux fonctions qu'on y met et que ça ne devienne pas un facteur de dévitalisation

supplémentaire du centre-ville, ce qui peut arriver dans un certain nombre de cas.

Il y a une deuxième précaution à prendre quand on travaille sur la strate encore inférieure à Haguenau, à moins de 1 million de voyageurs, comme celle de Chaumont ou de Saint-Dié-les-Vosges (un peu moins de 400 000 voyageurs par an). Les projets d'investissements, de création de pôles multimodaux et d'investissement par des activités autres de la gare marchent quand ils sont globaux. Attention à ne pas construire des projets mobilité uniquement, mais des projets de quartier, d'environnement urbain. Dans le cas de Chaumont, la création du pôle d'échange multimodal a été couplée à l'aménagement du centre national du graphisme, à proximité de la gare. On met une fonction culturelle très près de la gare et donc on redessine une centralité ou plutôt on la complète. Le projet marche parce qu'il y a des circulations qu'on n'imagine pas, un espace urbain requalifié qui change complètement d'image, parce qu'on a mis un équipement culturel à proximité sur une friche administrative, en l'occurrence l'ancienne Banque de France.

Dans le cas de Saint-Dié-les-Vosges, sur une gare d'à peu près le même trafic que celle de Chaumont, c'est dans le cadre du programme « Action Cœur de ville » que la redynamisation de la gare se situe, avec un enjeu de l'ouvrir aux nouvelles mobilités. Nous allons lancer notre système d'information multimodal à l'échelle de toute la région, avec une marque unique, sur l'ensemble des véhicules qui circuleront dans la région, mais l'enjeu de l'équipement des gares, y compris des gares de villes moyennes ou petites, est un enjeu majeur. Dans beaucoup de villes moyennes, les projets de gares fonctionnent quand ils sont insérés dans des projets plus globaux et pas uniquement quand il s'agit de projets de sites, mais de vrais projets urbains. Je terminerai sur la maille des toutes petites gares. Même dans des bâtiments voyageurs qui ne seront jamais réinvestis par une activité de transport ou de point d'acquisition de billets, on peut faire une utilisation de ce bâtiment. Il y a là aussi un enjeu civique. Tout à l'heure, Fabienne Keller citait la gare de Wisches. On est dans un village d'un peu plus de 2 000 habitants. Ça a été un projet pilote, où l'ancien bâtiment gare est devenu un centre culturel, avec une très belle médiathèque. Même si les croisements de public sont plus limités qu'en milieu urbain, on a envoyé un signal. En permettant à la commune de racheter le bâtiment, SNCF a montré que ces espaces qui avaient été des espaces de progrès et d'accession au service public le restaient.



CÉSAR ARMAND

Raphaël Ménard, le PDG de Thello parlait tout à l'heure de discothèques dans la gare de Rome. Quand on a préparé cette table ronde, vous m'avez parlé d'ouverture aux usages la nuit. Est-ce un sujet que vous regardez ?

RAPHAËL MÉNARD

Ça me fait réfléchir à ce que disait Jean-Louis Missika sur l'intérêt de la voiture autonome par rapport aux voitures classiques, qui ne roulent que 5 % du temps. Il s'agit de voir comment cet actif architectural urbain qu'est la gare peut tourner davantage, et pas uniquement lorsque les trains circulent. Il faut recréer de l'événement, du merveilleux, de la centralité et peut-être ouvrir les gares la nuit.

CÉSAR ARMAND

Aujourd'hui, une gare vit combien d'heures par jour en moyenne ?

RAPHAËL MÉNARD

Environ 19 à 20 heures par jour, notamment à Paris. Depuis près de 10 ans que SNCF Gares & Connexions existe, un certain nombre d'actions ont été menées, en particulier pour faire de 200 gares des endroits de micro-working, avoir 20 projets de crèche, travailler avec les associations locales. Il y a une initiative qui s'appelle « Gare partagée » en Île-de-France, pour que les associations puissent utiliser certains locaux, qui demain seront peut-être aussi des repair-café, des endroits de l'économie sociale et solidaire évoqués dans la table précédente.

Sur la question de l'ouverture aux usages, la sénatrice Fabienne Keller mentionnait la question programmatique, avec la gare qui jouxte la médiathèque. Il faut être dans cette idée de palimpseste programmatique, voir la gare comme un objet métropolitain. On peut faire référence à la superstar Rem Koolhaas sur les questions théoriques architecturales et urbaines, qui a théorisé la « bigness », et s'est demandé comment créer cette masse critique.

Le sujet du jour, c'est l'aménagement du territoire, la petite et la moyenne gare. Il faut voir comment ces endroits peuvent être non pas des endroits additionnés les uns aux autres mais des endroits hybrides, comment la gare peut être la médiathèque, comment la gare est elle-même la ressource.

Je reprends le sujet de mon intervention précédente sur le EMC² et la question énergétique. Pour les gares et la SNCF, il y a un coup à jouer sur la question énergétique. Aujourd'hui, on voit des soubresauts à l'échelle nationale et un problème pour retrouver une mobilité faiblement carbone et pas chère. Les emprises ferroviaires sont des endroits merveilleux pour récolter et stocker de l'énergie et pour la distribuer, pas uniquement vers des voitures électriques très lourdes, mais aussi vers des objets qui demain pourront être plus légers, moins chers, qui feront que nos déplacements seront beaucoup plus légers, faciles et ouverts à tous. Ça repose aussi la question de la forme architecturale et de l'intégration urbaine de la gare et de ses alentours.

CÉSAR ARMAND

Je vous propose de faire un dernier tour de table, où, en une phrase vous citerez une innovation à mettre en place maintenant dans les gares.

JEAN-LOUIS MISSIKA

Je dirai la multi-modalité prise au sérieux. À Paris, c'est un défi, à cause du manque d'espace. Quand on sait la révolution des mobilités, notamment des micro-mobilités que nous allons connaître, si nous ne sommes pas capables d'offrir des espaces à cette multimodalité, l'échec sera là, parce que le hub multimodal, c'est la gare du futur. C'est ce que nous voulons faire en ce moment Gare de Lyon et Gare d'Austerlitz, Gare du Nord, Saint-Lazare, Gare de l'Est et Gare Montparnasse, Je vais donner un exemple bref sur les conversations que j'ai avec SNCF Gares & Connexions sur la construction d'un nouveau parking à la Gare d'Austerlitz.

Ce parking sera construit, mais ce que je réclame, c'est qu'il soit pensé avec une fonction de réversibilité intégrée dès le départ, parce que, dans 20 ans, ce parking ne servira plus à rien. Or les parkings sont construits aujourd'hui avec des hauteurs sous plafond qui font que la réversibilité est nulle.

L'enjeu est fondamental. Ça coûte un peu plus cher de faire des plafonds un peu plus haut, mais ça va permettre d'utiliser ces parkings à autre chose qu'utiliser des voitures qui ne seront plus du tout stockées.

CÉSAR ARMAND

Ça permet de refaire la ville sur la ville et pas uniquement détruire pour reconstruire ensuite.

FRANÇOIS DECOSTER

Dans un esprit de réconciliation nationale, je reprendrais la phrase de mon voisin : le multimodal pris au sérieux, mais aussi dans les agglomérations et les villes moyennes. C'est valable partout.

Ça veut dire travailler sur l'agilité de l'intermodalité, faire en sorte que la billettique soit partagée. C'est ce qu'on va faire dans la Station, avec ce futur espace de vente mutualisé. Le même agent va vendre de la SNCF et du transport urbain de notre agglomération. Ce ne sera pas seulement un espace, ce sera des technologies, etc. Il faut qu'on puisse aller le plus loin possible sur cette intermodalité et les autres modes.

CÉCILE HELLE

Je dirai « reconnecter les gares TGV avec les villes ». Je pense entre autres à la gare d'Avignon, qui fait partie de ces gares TGV construites au milieu de nulle part. Elles sont aujourd'hui fermées. Nous portons un projet de nouveau quartier, mais il y a un vrai intérêt à ce que le quartier vienne au pied de la gare, comme pour les gares fin 19^e ou début du 20^e siècle.

Il faut peut-être que la SNCF réinvente ce qu'ont pu être ces gares quand elles ont été créées il y a 20 ans, en tout cas pour le TGV sud-est, où les gares étaient à des endroits pas forcément urbanisés, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Il y a un vrai intérêt à faire ce chemin ensemble, parce que ce sera un vrai atout, pour la gare TGV ou la ville concernée.

RAPHAËL MÉNARD

J'ai parlé un peu d'énergie, un peu de matière et un peu de carbone. Pour conclure, je vais parler de climat, pour rappeler quelque chose qui doit tous nous habiter, qui est le réchauffement climatique et l'adaptation des gares vis-à-vis de cette question. La gare, dans ses qualités constructives et patrimoniales, est souvent un édifice massif, avec de l'inertie thermique. Les gares pourraient donc être à nouveau réfléchies comme des endroits où on va pour être mieux dans des situations caniculaires ou lorsqu'il fait un peu chaud l'été.

La tension sur les enjeux écologiques permet aussi de re-révéler toute la potentialité des existants. Jean-Louis citait la question des îlots de chaleur urbains. Il faut se poser la question de la place du végétal, de la colorimétrie des toitures, etc. J'ai un rêve, c'est qu'après-demain, on aille dans une gare, parce qu'on y est bien quand il fait un peu chaud, pour lire un livre ou voir ses petits-enfants.

DAVID VALENCE

Je dirai : une gare, un projet. Qu'on se donne comme objectif à SNCF Gares & Connexions, même sur des bâtiments fermés, d'avoir toujours un projet, dans chaque gare, dans chaque point d'arrêt. Au lieu de laisser toujours l'initiative aux élus locaux, dans certains cas, on pourrait soi-même aller voir les élus ou fournir à chaque région un schéma directeur de l'immobilier SNCF, pour que ce travail puisse être fait et qu'on puisse susciter l'envie d'investir ces sites dans des territoires qui ont parfois perdu l'habitude d'espérer.

CORINNE CASANOVA

Une conclusion sur un mandat associatif, puisque je représente le GART et l'Assemblée des communautés de France.

La proposition que j'aurais à faire est moins dans la gare que pour la gare. C'est un conseil de gare, pour qu'on soit assurés que, dans la gouvernance des gares, on ait une association des régions et des intercommunalités, ce qui nous permettrait de garantir que la gare s'intègre bien dans les projets stratégiques et corresponde aux aspirations des territoires.

CÉSAR ARMAND

Président Pepy, pour conclure ?



GUILLAUME PEPY

En écoutant tous les intervenants, ça confirme ce qu'on disait tout à l'heure, à savoir que les gares sont loin d'être une science exacte. Au fond, il y a autant de réponses que de situations. Aucune des situations exposées n'est totalement comparable. Je trouve intéressante l'idée de la gare évolutive. La capacité à faire évoluer cet équipement en ayant pensé que tel espace n'était pas *ad vitam aeternam* assigné à tel usage est une idée intéressante.

Le deuxième élément, je le dis à Raphaël, qui vient d'arriver à la tête du groupe AREP. AREP avait jusqu'à présent une sorte d'exclusivité d'être l'architecte conseil de la SNCF dans les gares. Avec Patrick Ropert, nous avons décidé d'ouvrir ça, pour susciter plus de créativité. Quand Rudy Ricciotti fait Nantes, Denis Valode fait la Gare du Nord. On ouvre la piste à une vision qui soit plus signée et toujours multi-compétente, à de la polyvalence de points de vue, de la

poly-compétences. Il y a tellement de fonctions, de missions qui se retrouvent à l'intérieur d'un seul espace que la combinatoire dépend de la relation que nous avons entre les élus, les voyageurs, une population et l'expertise d'un cabinet d'architectes. Le fait de s'ouvrir davantage, en termes de cabinet conseil, permettra de mieux prendre en compte à l'avenir cette équation particulière et qu'on ne réplique pas un modèle, fût-il le modèle SNCF, qu'on adore, qu'on a inventé et fait évoluer.

Tout cela est assez prometteur d'une meilleure adéquation entre la gare et les besoins d'un territoire.

CÉSAR ARMAND

Merci à toutes et à tous d'avoir assisté à ces deux tables rondes et merci à tous nos intervenants.

SALLE CLÉMENCEAU

LA GARE, ATOUT ESSENTIEL D'ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES

Participent à cette table ronde :

- François Durovray, Président du Conseil départemental de l'Essonne et Président de la Commission Mobilités de l'ADF.
- Laurence Porte, Maire de Montbard.
- Jean-Luc Rigaut, Maire d'Annecy, Président de l'AdCF.
- Benoît Brunot, Directeur du développement et des grands projets SNCF Gares & Connexions.
- Benoît Quignon, Directeur général de SNCF Immobilier.

Cette table ronde est animée par Tâm Tran Huy (Public Sénat).

TÂM TRAN HUY

Bonjour à tous et bienvenue à table ronde sur « La gare, atout essentiel d'équilibre des territoires ». À mes côtés, j'ai le plaisir d'accueillir Laurence Porte. Bonjour. Vous êtes Maire de Montbard. Vous nous parlerez notamment de l'importance de votre gare pour votre territoire, à une heure de Paris, marqué par la présence d'un site industriel de pointe.

Également, à côté de vous, François Durovray – bonjour, vous êtes Président du Conseil départemental de l'Essonne et Président de la Commission Mobilités de l'Assemblée des départements de France.

À mes côtés, Jean-Luc Rigaut – bonjour, vous êtes Maire d'Annecy et Président de l'Assemblée des Communautés de France.

Et également avec nous, Benoît Brunot – bonjour, vous êtes Directeur du développement et des grands projets SNCF Gares & Connexions.

Enfin, Benoît Quignon, vous êtes Directeur général de SNCF Immobilier, qui assure la gestion et la valorisation du patrimoine immobilier de la SNCF, hors gares et infrastructures ferroviaires.

BENOÎT QUIGNON

Avec deux Benoît, vous avez toute la SNCF et son foncier.

TÂM TRAN HUY

Parfaitement. Vous êtes complémentaires.

Je vous propose de commencer cette table ronde où il va être question d'équilibre des territoires, du maillage territorial, de la péréquation. Est-ce qu'on peut conserver 3 000 gares sur le territoire ? Quels sont les obstacles et quels sont les besoins ? Benoît Brunot, 3 000 gares sur le territoire : est-ce une richesse ? Est-ce un gaspillage ? Comment les maintenir, les conserver ou les compenser ?

BENOÎT BRUNOT

Grande question. Je pense que je vais démarrer par parler du maillage fin du territoire. Je crois que c'est une grande chance que l'on a chez SNCF Gares & Connexions d'accompagner de nombreux territoires.

Après, cela a déjà été dit dans d'autres tables rondes, on a une question de modèle économique. Donc, on a vraiment dans la loi du nouveau pacte ferroviaire un ancrage

sur la péréquation, dont a déjà dit quelques mots, et qui me paraît importante. On a cité déjà quelques chiffres. Je n'en citerai qu'un ou deux. Aujourd'hui, SNCF Gares & Connexions c'est 400 millions d'euros d'investissement sur les gares. C'est un tiers sur les très grandes gares, un tiers sur les gares de l'Île-de-France et un tiers sur les gares de tout le reste du territoire. Il y a un équilibre qui se fait.

Si on est en capacité de faire cela, c'est parce qu'on génère notamment un flux de revenus de l'ordre de 200 millions d'euros sur les très grandes gares essentiellement, via des revenus commerciaux. Il se trouve que c'est à peu près le même montant que SNCF Gares & Connexions réinvestit chaque année dans l'ensemble des gares. Donc, c'est un premier élément de réponse. C'est ce qui fait la durabilité, la soutenabilité de ce modèle.

Et le complément que je peux peut-être apporter dans ce propos liminaire, c'est que nous réalisons déjà de nombreuses opérations en partenariat avec les collectivités, heureusement, notamment ce que vous avez déjà entendu sur les pôles d'échanges multimodaux. J'ai la chance de sillonner la France et nous pilotons avec les collectivités territoriales (départements, régions, l'État et bien sûr, les villes, les métropoles) des pôles d'échanges multimodaux, des projets de gares un peu augmentées, des projets « city booster » qui permettent d'aider l'attractivité des territoires.

TÂM TRAN HUY

Merci. Justement, on va s'adresser aux élus, aux collectivités. Jean-Luc Rigaut, François Durovray, Laurence Porte, est-ce que vous avez cette crainte que manifestent d'un certain nombre d'élus que l'ouverture à la concurrence puisse se faire au détriment du service public ? Madame Porte d'abord. Honneur aux dames.

LAURENCE PORTE

J'espère au contraire que ce sera une richesse, un aiguillon supplémentaire pour faire encore mieux pour nos gares. Justement, je crois que cette conjoncture, ce nouveau contexte, qui nous amène à être très nombreux à avoir cette envie et ce désir de réfléchir sur les gares, nous amène aussi à nous repositionner, à repenser nos gares et en faire des lieux encore plus stratégiques qu'elles ne le sont actuellement.

TÂM TRAN HUY

Un regard résolument positif.

LAURENCE PORTE

Toujours.

TÂM TRAN HUY

Jean-Luc Rigaut ?

JEAN-LUC RIGAUT

Pour l'ADCF, je crois qu'aujourd'hui, nous avons tout pour agir. Tous les acteurs dans cette salle, finalement, on n'a qu'à se retrousser les manches. Pourquoi je dis ça ? La loi NOTRe (2017) a été un peu contestée. Aujourd'hui, elle a donné la carte des régions telles qu'on les connaît. Et elle a redistribué l'organisation des communautés, des intercommunalités – plus ou moins bien, plus ou moins bien perçues, mais ça existe et c'est fait.

À travers cette loi, il y a un document de clarification des compétences qui a été établi, donnant à la région la compétence mobilité, et aux intercommunalités quatre grandes compétences structurantes.

On en parle sans arrêt aujourd'hui, mais je crois qu'il est bon de se le redire :

- la compétence mobilité, évidemment,
- la compétence aménagement du territoire (plans locaux d'urbanisme intercommunaux – ce ne sont plus les communes qui font, c'est à la maille intercommunale, c'est important de se rappeler là, surtout sur cette table ronde sur le maillage du territoire),
- La troisième compétence, c'est celle de l'environnement.
- Ensuite, il y a la compétence économique évidemment, qui compte là aussi beaucoup sur notre sujet.

Ces quatre grandes compétences sont celles de l'intercommunalité.

Le document interface entre régions et intercommunalités, c'est un document de planification qui s'appelle le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), qui encourage les relations. On voit bien déjà que la carte de l'organisation des territoires est plutôt aujourd'hui pensée par cette loi.

La deuxième loi c'est la réforme récente, la réforme ferroviaire, qui aujourd'hui – et j'en suis satisfait, comme président des communautés – a redonné sa légitimité à SNCF Gares & Connexions, certes, adossée à SNCF Réseau mais qui lui a donné

son autonomie et c'était ô combien important pour les collectivités. Quand on parle de flux financiers, il faut clarifier et bien être certain, pour nous les collectivités, de pouvoir tracer où vont les moyens des uns et des autres (puisque la mode est à la traçabilité et à la transparence...)

La troisième loi qui se dessine c'est la loi LOM. La loi LOM, qui va être discutée ici, remet, je crois, les bassins de vie au cœur des débats, après avoir fait un aller-retour au cœur du dispositif avec les fameux contrats opérationnels de mobilité (pour dessiner les bassins de mobilité des territoires).

Dernier élément factuel, c'est la crise sociale que l'on vit tous d'une manière différente, et qui remet vraiment au cœur du dispositif et au cœur des réflexions de tous le triptyque :

- logement (éloignement, proximité du logement)
- transports
- et énergie avec la transition énergétique, la transition écologique.

On n'en a pas encore parlé aujourd'hui, mais je pense qu'il faut aussi que ces événements sociaux viennent porter la réorganisation des gares. Tout à l'heure, dans une table ronde précédente, il y avait ceux qui se souciaient de l'humain (le Président de la FNAUT ou Jean-Pierre Farandou, qui ont dit « mettons d'abord les hommes, que ce soient de usagers, des habitants ou des clients au cœur des préoccupations »). Mais ces facteurs de transition énergétique qui seront forts aussi.

On a tout pour faire et on n'a plus besoin de réclamer, d'attendre des évolutions législatives. On a tout pour faire ici dans cette salle, et c'est maintenant. Donc finalement, mobilisons-nous premièrement pour définir ces fameux bassins de mobilité. On est des grands garçons pour le faire.

Aux intercommunalités de France, nous avons sorti la carte des gares – je la sors là. On m'a dit qu'on ne pouvait pas la projeter, parce que ce ne serait pas bien de le faire. Il y a 3 000 gares importantes. On a superposé cela avec la carte des intercommunalités. On voit qu'à peu près (sauf dans quelques départements comme l'Ardèche où il n'y a pas de réseau ferré), on peut retrouver dans chaque intercommunalité une gare donc finalement, définir assez commodément une cohérence entre bassins de vie, bassins de mobilité et donc, bassins d'emploi et donc, demain, organisation de la mobilité autour des gares (je vois Monsieur Neugnot qui approuve, parce qu'on en a parlé déjà).

Finalement, quand on dit « redorer le blason des petites lignes », parlons-en autrement : remettons les gares avec le niveau de service qui va derrière.

Quand on dit cela, c'est un petit mot qui en dit long. Ensuite, quel niveau de service ? La gare, c'est bien joli, mais s'il n'y a pas de train qui s'arrête, s'il n'y a pas de niveau de service assorti, ce n'est pas la peine de parler beaucoup des gares, qui est notre sujet. Je ferme cette parenthèse.

Donc, si on revient à cela, on voit très vite qu'on peut très bien organiser la mobilité autour de ce sujet-là et de ce contrat de mobilité. Donc, l'acte 2 se joue en fonction de la taille des communautés, intercommunalités et bassins de vie. Il y a les grandes, les moyennes et les petites. Cela va des métropoles aux agglos et aux petites communautés de communes. Mais dès lors qu'il y a une gare, proposons et regardons comment on peut organiser la vie autour de cette gare.

Prenons par exemple une petite communauté qui a une gare, avec un guichet fermé parce que finalement les moyens de distribution ont fait qu'on ne peut plus commercialement tenir un guichet (et on ne peut pas reprocher à la SNCF de faire des économies, on ne peut pas lui demander d'être performante et lui demander en même temps de laisser les guichets ouverts). Dans ces cas-là, c'est à la collectivité de s'interroger et à la SNCF, garante du patrimoine de l'État, de se dire qu'on peut-être avoir une dynamique malgré tout. La SNCF peut se dire « nous n'allons pas faire de profit en vendant la gare, mais on va la mettre à la disposition de la collectivité si celle-ci est capable d'en faire quelque chose et repenser une organisation autour de celle-ci. » (un tiers lieu – on en cherche de plus en plus, etc.). On peut commencer à agir comme cela et c'est tout de suite.

Sur les gares moyennes, on voit des enjeux – je crois que cela a été largement évoqué – de valorisation du foncier autour des gares, des fonciers délaissés. Là aussi, on peut repenser certains partenariats autour des collectivités. Les grandes gares, je n'en parle pas. Elles sont souvent citées.

Tout cela conduit au troisième élément pour ouvrir, selon nous, ce travail : mettons en place tout de suite la gouvernance des gares avec ce fameux conseil de gare qui associe tous les acteurs – bien sûr, le gestionnaire des gares lui-même, mais tous les acteurs et les opérateurs, et avec comme pilote, comme animateur clé, le président de l'intercommunalité locale porteur de la mobilité locale, qui aura à cœur (puisque'il a toutes les manettes) de structurer cela. C'est déjà le premier changement. Si on sort de cette réunion en faisant cela, j'en serai le plus heureux.

TÂM TRAN HUY

François Durovray, votre commentaire sur l'idée « L'arsenal législatif est au rendez-vous, On a les cartes en main ». L'objectif de la loi LOM est en plus de viser le désenclavement des territoires. Est-ce que vous avez un regard aussi positif sur la situation ?

FRANÇOIS DUROVRAY

Vous avez posé la question de savoir si la mise en concurrence était un élément positif ou négatif pour les territoires. Avant de répondre à votre question, je voudrais vous dire que la question de la gare n'est pas une question comme une autre sur les territoires, parce que la gare a une place particulière sur chacun de nos territoires. Lorsque la gare a été construite sur chacun des territoires, c'était un peu la République qui arrivait, au même titre que l'école qui ouvrait, que la Poste qui s'installait. Même dans leurs architectures, les gares ont été des éléments extrêmement symboliques. La plupart ont été construites au tournant du siècle dernier, entre le 19^e et le 20^e siècles, à une époque où il y avait des rapports un peu conflictuels entre la République et la religion. On sait bien que certaines gares avaient construit des Campaniles, avec des sortes de clochers qui étaient supérieurs au clocher de l'église, parce que c'était le bâtiment emblématique de la commune.

La première chose que je voudrais vous dire, c'est qu'une gare dans un territoire, ce n'est pas rien. Ce n'était pas rien au regard de l'Histoire, mais ce n'est pas rien aujourd'hui encore puisque dans la plupart des territoires, c'est la première porte d'entrée et de sortie des communes, des communautés d'agglomération, des territoires au sens large.

C'est la raison pour laquelle je pense qu'on aborde la question de la concurrence à la fois comme une opportunité et comme un risque. Un risque, parce qu'il est vrai que toutes ces dimensions symboliques risquent peut-être d'être atténuées par d'autres enjeux. Une opportunité aussi, parce qu'il y aura sans doute la capacité d'apporter sur ces bâtiments d'autres services qui ne sont pas aujourd'hui développés.

On a le modèle aéroportuaire. On sait très bien que pour Aéroports de Paris (c'est le cas de tous les gestionnaires d'infrastructures des aéroports), les premières ressources ce sont les commerces, les parkings, plus que l'activité aéroportuaire. Peut-être que pour SNCF Gares & Connexions demain, l'activité ferroviaire sera

accessoire en termes de recettes par rapport aux autres activités – au moins pour les plus grandes gares.

C'est en ce sens que c'est sans doute une source à la fois d'inquiétudes, mais d'opportunités, parce que ce sont des bâtiments emblématiques, avec des capacités pour tous les territoires, des capacités de mobilisation, des capacités de redynamisation de certains territoires. On sait qu'il y a des services qui peuvent être liés à l'activité ferroviaire, mais qui peuvent être aussi des services utiles pour les villes : centres de co-working, crèches pour les habitants ou que sais-je – à la condition que tous ces sujets soient vus avec les élus des territoires et que cela ne fasse pas concurrence à d'autres activités qui peuvent déjà exister sur les territoires. Je pense que cela fait partie des enjeux de gouvernance que nous avons dans les années qui viennent.

TÂM TRAN HUY

Benoît Quignon, je voudrais vous faire réagir à cette dimension « émotionnelle » de la gare, et de ce qu'elle représente comme patrimoine. Vous le disiez : c'est la porte d'entrée et de sortie d'un territoire. C'est la première image d'une ville, d'une région, d'un Département. C'est donc très important, une gare, en termes de patrimoine ?

BENOÎT QUIGNON

C'est très important et c'est aussi important que le patrimoine de la SNCF qui se trouve au-delà des limites de la gare, dont je m'occupe plus précisément et dont je vais dire un mot si vous me le permettez, en complémentarité avec ce qu'indiquait Benoît Brunot de SNCF Gares & Connexions.

Dans le système foncier et immobilier de la SNCF, vous avez effectivement la gare qui est portée par SNCF Gares & Connexions. Et vous avez, en dehors de l'infrastructure ferroviaire proprement dite, le reste du foncier de la SNCF (qui a aussi des éléments symboliques et des éléments de forte valeur politique et économique). Ce foncier s'est constitué au cours du temps et représente aujourd'hui à peu près 20 000 hectares, 8,5 millions de mètres carrés bâtis et 25 000 bâtiments, avec des objets de natures très différentes qui se trouvent en général proches des gares, mais pas seulement. Vous avez des installations ferroviaires ou industrielles perdues dans le tissu industriel français, et pas forcément proches d'une gare ouverte aux voyageurs.



C'est un patrimoine assez exceptionnel dont nous avons hérité et qui est aujourd'hui en forte restructuration, et qui va contribuer – je le pense, je le crois et j'en suis persuadé (on se bat pour cela) à l'effort de réaménagement du territoire qui est actuellement engagé par les pouvoirs publics. Cette présence à la fois d'objets symboliques et d'objets qui ont une valeur économique, une valeur d'usage, nous engage et doit nous permettre, dans le cadre en particulier de l'action « Cœur de ville » de nous mobiliser pour répondre aux attentes des pouvoirs publics et des collectivités territoriales sur le terrain.

Je voudrais citer aussi une autre forme d'engagement que nous avons pris auprès des collectivités locales, justement sur des quartiers qui sont très proches des gares et qui interfèrent de manière très positive avec celles-ci. Nous avons développé des accords fonciers avec des collectivités locales. On a signé cinq accords majeurs l'année dernière. On en fera encore une demi-douzaine cette année, qui portent sur plusieurs dizaines voire plusieurs centaines d'hectares au total.

Cela participe à la transformation du cœur des agglomérations, voire des villes moyennes puisqu'on est présents non seulement à Lyon, à Strasbourg, à Marseille, mais aussi par exemple à Annemasse ou encore chez mon voisin, à Annecy, pour

des opérations qui permettent, auprès des collectivités locales, de débloquent des situations locales parfois enkystées depuis un certain temps. A Annecy, par exemple, c'est un commissariat de police, je crois, cher Jean-Luc, qui est attendu depuis de nombreuses années. Cela permettra, en bonne intelligence avec la SNCF, non seulement de trouver une solution pour repositionner ce service public très important très proche de la gare, mais aussi, dans le cadre d'un partenariat avec la ville nouvelle d'Annecy, d'intensifier la ville à proximité immédiate de la gare, au travers de programmes que nous développerons par ailleurs.

Donc il y a une vraie complémentarité entre les actifs portés par la SNCF, que ce soit ceux des gares ou ceux portés par SNCF Immobilier, pour redynamiser les territoires. Et il y a un atout qui me semble-t-il, existe depuis trois ou quatre ans, depuis la précédente réforme ferroviaire, et qui va être conforté dans les années à venir : le fait d'avoir un interlocuteur unique pour les élus, pour les acteurs de l'économie et aussi pour les interlocuteurs internes à la SNCF. Cela permet d'imaginer ce que j'appellerais, dans mon ancien jargon de directeur général de collectivité, du remembrement à haute dose pour trouver des solutions astucieuses et développer qui un équipement public, qui un morceau de ville, qui encore une autre installation industrielle ou ferroviaire pour le groupe, car notre première fonction c'est d'abord et évidemment de conforter la compétitivité du groupe.

TÂM TRAN HUY

Donc, les gares, mais pas seulement. L'ensemble du patrimoine de la SNCF peut participer à redynamiser un territoire. Laurence Porte, votre territoire est un territoire dynamique. C'est celui de la ville de Montbard, caractérisée par la présence d'un site industriel de pointe (la Metal Valley). Quel rôle joue la gare dans votre territoire ? On le voit d'ailleurs dans les clips qui parlent de votre territoire : la gare, les trains sont très présents. Quelle est leur place exactement ?

LAURENCE PORTE

En effet. Montbard se situe en Côte d'Or, à 80 km de Dijon, au nord-ouest de la Côte d'Or et en Pays de l'Auxois Morvan, un pays labellisé Art et Histoire. C'est important, car cela peut faire écho au niveau de cette gare.

TÂM TRAN HUY

Patrimoine et innovation.

LAURENCE PORTE

Un patrimoine très important. Montbard a la particularité d'être une ville de 5 500 habitants, avec une sous-préfecture. J'ai une dizaine de TGV tous les jours et une vingtaine de TER avec un cadencement organisé par la région. Je salue bien sûr son premier Vice-président, Michel Neugnot.

Cette gare est très particulière, parce qu'elle est en ville. Ce n'est pas une gare dans un champ de betteraves, perdue dans la pampa, même si on est en pleine ruralité à Montbard. Elle est vraiment dans la ville, à cinq minutes du centre-ville. Elle est extrêmement attractive. Plus centripète que centrifuge, puisqu'il y a plus de gens qui arrivent à Montbard le matin pour venir travailler que de personnes qui prennent le train pour partir de Montbard.

Pour la moitié, ce sont des navetteurs issus de la Bourgogne francilienne, qui vont travailler à Paris. Pour l'autre moitié, ils vont travailler sur Dijon.

C'est une gare qui est stratégique, pour rejoindre votre propos. Stratégique pour tout un bassin de vie : 265 000 voyageurs annuels. Ce n'est pas la gare de Montbard, c'est la gare de tout un territoire que nous avons en partage. Elle est en effet stratégique pour ce qu'on appelle la Metal Valley, une association de plusieurs grands leaders mondiaux dans le domaine de l'industrie métallurgique de pointe. À Montbard, on fabrique en particulier des tubes en inox, sans soudure, de très grande qualité qui vont équiper les centrales nucléaires ou les plateformes pétrolières un peu partout dans le monde. Donc, c'est aussi une gare qui est presque « privée » par rapport à ces entreprises, parce que beaucoup de cadres arrivent chaque matin pour venir travailler sur le site industriel. Il y a énormément aussi de contrôleurs qualité qui viennent à Montbard quotidiennement pour vérifier les lots.

La Metal Valley, pour nous c'est 1 500 emplois. C'est un chiffre d'affaires de 500 millions d'euros par an. Ce sont des sièges d'entreprise, de Valinox Nucléaire mais aussi le siège français de Salzgitter Mannesmann Stainless Tubes, un groupe allemand qui travaille dans ce domaine de la métallurgie de pointe, de l'innovation. Ce n'est pas compliqué : plus de gare = plus de desserte (TGV en particulier) et en quelques semaines, il n'y a plus de cadres. Tout est rapatrié ; les sièges sont transférés. Pour nous, c'est crucial, c'est stratégique.

Cela n'impacte pas simplement la ville de Montbard, mais tout un ensemble territorial beaucoup plus large, y compris l'autre ville qui est la plus proche de nous, Venarey-Les Laumes, qui est également concernée par la Métal Valley.



Donc on est vraiment au cœur de la ruralité. On est en Bourgogne, dans le pays du bien vivre et du bien manger, avec un patrimoine absolument extraordinaire. On parlait avec mon voisin de l'Abbaye de Fontenay, classée au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, à deux minutes également de Montbard. Je fais ma petite pub, c'est normal. Ne m'en voulez pas. On est dans ce cœur de la ruralité et en même temps, on est en pleine mondialisation parce que des produits de chez nous partent partout dans le monde. Cette gare est absolument cruciale. Elle est fondamentale. 3 000 gares en France. Est-ce qu'il y en a trop ? Est-ce qu'il n'y en a pas assez ? Je n'ai pas la capacité, je ne suis pas habilitée à pouvoir répondre à cette question. Par contre, en tant que maire de Montbard, je peux vous dire qu'elle est absolument vitale.

TÂM TRAN HUY

François Durovray, vous aussi avez une gare très importante pour votre territoire. C'est la gare de Juvisy-sur-Orge. C'est un carrefour ferroviaire majeur. Aujourd'hui, d'ailleurs, c'est un carrefour ferroviaire qui est en pleine rénovation. Comment est-ce que vous vivez cette rénovation ? Evidemment, pour qu'une gare puisse avoir un

impact positif sur son environnement immédiat, il faut aussi qu'elle ait les travaux et les rénovations nécessaires.

FRANÇOIS DUROVRAY

Oui. Je pourrais faire mes deux minutes publicitaires. Il est vrai qu'il y a beaucoup de gares. Il y a 35 gares en Essonne. Il y a la gare de Chamarande qui dessert le domaine départemental de Chamarande. Il y a même des lieux qui ne sont pas desservis par les gares. Il faudra peut-être ouvrir de nouvelles gares sur certains territoires dynamiques.

Plus sérieusement, il est vrai que la gare de Juvisy – qui, je pense, est connue dans cette salle – se trouve être la huitième gare française en termes de trafic, après les gares parisiennes. C'est une gare qui aujourd'hui, n'accueille que des dessertes Transilien, des dessertes de trains du quotidien. C'est 70 000 voyageurs par jour. Avant de répondre à votre question sur les travaux, je voudrais dire combien les gares aujourd'hui remplissent des fonctions différentes qui ne sont pas évidentes, j'imagine, lorsqu'on travaille sur l'architecture, les conditions d'accueil du public. Il y a évidemment – à la différence d'ailleurs des aéroports – à la fois des mobilités

choisies, désirées (lorsqu'on part en vacances) et des mobilités contraintes (qui sont plutôt des mobilités du quotidien). Ces mobilités du quotidien sont évidemment celles que nous avons en Île-de-France – peut-être plus qu'ailleurs, compte tenu du volume de passagers dans chacune des gares.

Il est vrai que la gare de Juvisy était un angle mort. Je pourrais même utiliser d'autres mots – presque un coupe-gorge par certains côtés. L'ensemble des collectivités, avec la SNCF, se sont mises autour de la table pour essayer de trouver des solutions – d'abord des solutions financières, puisque la rénovation de la gare de Juvisy, c'est 100 millions d'euros. C'est la raison pour laquelle de CPER en CPER, le sujet a été écarté. Il a d'ailleurs fallu que le Conseil départemental de l'Essonne participe de manière assez importante – et même peut-être trop importante à mes yeux (40 millions d'euros sur les 100 millions d'euros) – pour tout simplement boucler le budget et permettre une rénovation qui, intègre à la fois des enjeux routiers qui nous concernent, des aménagements liés à la ville mais pour lesquels la ville (qui est une ville de 15 000 habitants, avec 70 000 voyageurs par jour) n'avait clairement pas les moyens de s'engager financièrement, et également des enjeux liés à la mobilité, qui concernent davantage la SNCF.

On a aujourd'hui un chantier qui se déroule bien. Les travaux sont en cours et j'espère qu'ils seront livrés dans les temps, c'est-à-dire début 2020 – ou disons courant 2020. A chaque fois qu'on fait ces rénovations, au-delà des bâtiments, il faut qu'on réfléchisse aux ambiances qu'il va avoir dans les gares. On s'occupe sans doute trop, lorsqu'on est en amont des chantiers – et c'est normal – des enjeux liés aux bâtiments, sans forcément voir de quelle manière ils vont vivre.

Il y a des espaces qui peuvent évidemment être dédiés à la vente ou à d'autres activités. On en a parlé et on pourrait en reparler. Au-delà de cela, il y a l'ambiance lorsqu'on se déplace tous les jours dans les couloirs des gares et dans les espaces d'attente. Pour cela, je pense que l'on a un vrai boulot à faire, peut-être plus en Île-de-France que sur le reste du territoire. Je me souviens toujours de Fabienne Keller, qui lorsqu'elle était maire de Strasbourg avait été à la tête d'une commission sur les gares en France. Elle avait indiqué, après avoir visité les gares franciliennes, que si en Province on avait des gares comme en Île-de-France, les élus seraient au bout d'une pique depuis longtemps. C'est vrai que la situation des gares franciliennes, en termes d'accueil et de confort au quotidien, est un vrai sujet qui n'est sans doute pas complètement abouti lorsqu'on engage des travaux de rénovation comme ceux de Juvisy.

TÂM TRAN HUY

Benoît Brunot, on voit que lorsqu'on parle de gares, on parle de gares de différentes sortes, avec différents usages dans différentes situations. Pour revenir sur la gare de Juvisy, lorsqu'on rénove une gare, toute la difficulté est aussi qu'il n'est pas question de la fermer, qu'il faut pouvoir exploiter. En même temps, il faut pouvoir réfléchir à son ambiance, comment l'inscrire dans son environnement. Cela fait beaucoup de choses.

BENOÎT BRUNOT

On essaie de prendre part, avec les partenaires publics, aux grandes options d'aménagement, de stratégie d'organisation, et de travailler de plus en plus sur l'usage et la perception du client. Dans la table ronde précédente, mon collègue Gilles Ballerat indiquait qu'on essaie d'intégrer tous les éléments de confort, de qualité, de parcours client. De plus en plus, on essaie aussi d'anticiper des éléments de design des espaces, d'ambiance, d'éclairage qui concourent à la perception des lieux.

Il y a parfois des grands soirs de transformations majeures.

On peut se souvenir de la Gare du Nord. Dans la partie inférieure de la gare, il y a quelques années, on a fait un énorme travail. C'est du mass transit – je prends cet exemple, car Juvisy fait partie aussi de la catégorie qu'on appelle le mass transit, avec beaucoup de voyageurs du quotidien.

Une partie de notre activité, c'est un gros travail de mise en qualité, de mise en valeur des lieux. Cela passe aussi par les usages. Chez SNCF, on se dit qu'on veut faire plus de trains. C'est quand même la raison d'être de nos gares. Pour cela, il faut faire un peu plus que du train. Dans les gares, nous essayons de faire un peu plus que des gares, en raisonnant sur les usages et les attentes des consommateurs, des voyageurs, des clients (et pas que des clients voyageurs, puisque de plus en plus de gens qui fréquentent les gares ne sont pas des clients du train ou ne sont même pas des clients de l'intermodalité). On a aussi des gens – et heureusement – qui viennent de plus en plus dans les gares pour d'autres d'activités.

On a parlé de l'attractivité des gares : c'est aussi un autre angle. Donc on pourrait citer des exemples de coworking, de microworking (vous l'avez cité), mais pourquoi pas des bureaux de poste, des crèches, des lieux de services, des maisons de santé. On a déjà des laboratoires d'analyses médicales. On a des pharmacies dans les gares. C'est valable sur des petites gares, des moyennes gares et des grandes gares.

On va sur la vision de l'usage. On voit bien que l'usage change très vite dans les gares. On est là pour accompagner les territoires dans ce changement des usages.

TÂM TRAN HUY

Jean-Luc Rigaut, vous acquiescez. Qu'est-ce qui justifie aujourd'hui que la gare soit autant de choses (un espace public continu, des circulations, des services publics)? Qu'est-ce qui fait qu'une gare accueille aujourd'hui une crèche, un service Pôle emploi? On en a parlé dans la première table ronde. C'est aussi comme cela qu'elles peuvent travailler avec les collectivités?

JEAN-LUC RIGAUT

Je vais être un peu critique, dans le prolongement de mes propos de tout à l'heure. Je trouve que toutes ces idées sont belles, mais encore faut-il – je reprends les propos de Monsieur Neugnot – les co-construire et les co-partager.

On parle des petites gares qui sont fermées, où il n'y a plus de guichet, il n'y a plus de service. Je le comprends complètement. L'autorité organisatrice (souvent régionale) a demandé à la SNCF d'être plus performante, de réduire ses coûts, d'optimiser, etc. – donc la SNCF a fait cela – sans aller voir plus loin. Normal: rapport d'autorité organisatrice à son exploitant. Aujourd'hui, on dit: « Mais pensons bassin de mobilité. Pensons territoire. Finalement, redonnons à la gare un nouvel espace ». La SNCF, on lui demande cela: elle dit « super, je vais mettre une pharmacie, une crèche, je vais trouver des trucs. Je mets et je vois si ça marche ». Cela marche dans certains endroits, mais c'est mieux quand c'est fait en accord avec les commerçants du coin, en accord avec ceux qui s'occupent de l'urbanisme commercial du coin, en accord avec l'ensemble du territoire autour, et aussi, et surtout, en accord avec le réseau de transports autour.

On parle de pôles d'échanges. Mais articuler une gare, c'est repenser l'organisation du réseau de transports collectifs, les mobilités actives, les parkings... Quand on met tous les acteurs autour de la table, les idées viennent. Peut-être que pour un secteur, il est intelligent de mettre une crèche – quoique. Les crèches, c'est mieux aussi quand elles sont dans les lieux de vie plutôt que les lieux de passage. Ce sont des questions d'organisation de la vie et de la communauté. On va pouvoir retrouver des espaces. Et c'est demain matin que doivent commencer ces conseils de gouvernance des gares, pour mettre ensemble tous les acteurs. On le fait, la SNCF le fait,

les acteurs le font pour des projets nouveaux. Partout où il y a des projets nouveaux, cela se met en place.

Mais quand on regarde le nombre de gares (il y a 3 000 gares en France), il y a 5% de projets nouveaux maximum. Et les autres? Finalement, la vie du quotidien, c'est tout le reste. Faisons cela pour l'ensemble du reste et je pense que cela ira mieux. On aura déjà fait beaucoup progresser ce travail.

Dernier point, en direction de SNCF Gares & Connexions: j'espère que cela fera changer le modèle. Encore aujourd'hui, quand vous avez des acteurs de la mobilité en gare, on dit « C'est vachement bien de mettre une vélo-station, de mettre les guichets de vente des transports urbains du coin dans la gare, de mettre des services en plus parce que cela marque l'intermodalité ». Sauf que, quand vous allez discuter la mise à disposition des mètres carrés ou du bureau ad hoc, ils vous traitent comme Paul, Léon, le marchand ou le commerçant du coin sur lequel on fait du business. Si les AO locales sont actrices de la mobilité et deviennent partenaires, il faut qu'elles soient traitées différemment d'opérateurs commerciaux qui sont là pour faire du business – je crois que c'est cela aussi, l'interrogation.

Cela renvoie à mes propos de tout à l'heure: sur les petites gares, il faut qu'à un moment donné on change le modèle de mise à disposition si on veut repenser l'organisation territoriale des gares pour qu'elle soit pertinente pour tous.

TÂM TRAN HUY

Laurence Porte, vous voulez réagir.

LAURENCE PORTE

Oui. Je veux bien réagir en effet, parce que pour ces petites gares, par exemple comme l'est la mienne, il n'est pas simple de trouver le bon interlocuteur. On met du temps. Cela fait écho à ce que j'entends depuis le début de l'après-midi. Il a été question de « ré-enchanter » les gares, de mieux les reconnecter à leur environnement urbain, de redonner aussi de la charge émotionnelle à la gare. Tout cela me séduit. J'ai envie d'y aller à fond, bien évidemment. Ce sont les mots qui chantent. Mais il y a aussi les mots qui parlent. Les mots qui parlent, ce sont aussi: alors, le foncier, comment on fait? On se tourne vers qui? Et là, c'est tout de suite légèrement plus compliqué. Cela ne veut pas dire que les obstacles ne peuvent pas être franchis, mais cela demande en effet beaucoup de temps, beaucoup de pugnacité



dans le dialogue, les rencontres, etc. J'aimerais vraiment qu'il puisse y avoir une simplification. Il est vrai que le terme est à la mode mais il doit aussi avoir une vraie transcription dans les faits. Une simplification pour nous permettre vraiment à nous aussi, collectivités, de faciliter les choses avec nos interlocuteurs et de co-construire ensuite des projets avec un degré de pertinence permettant de redonner à ces gares – petites, moyennes ou plus grandes (là, je parle plus pour les petites et moyennes gares, on va dire) – beaucoup plus de force.

Je voudrais terminer sur un aspect important. On a évoqué le bâtiment gare, le bâtiment voyageurs. Dans mon exemple, ma gare n'est ni belle ni moche. Elle est neutre. C'est juste un petit cube de Lego, perdu en fond de cour, qu'il faut complètement reconnecter à la ville. Nous travaillons aussi à donner une signature artistique à cette gare, qui a complètement séduit François Schuiten, qui a scénographié le Train World à Bruxelles et qui est prêt à nous accompagner, à venir faire un geste artistique, une intervention artistique sur notre gare et pourquoi pas ensuite, sur plusieurs autres gares en Bourgogne Franche-Comté. Ce sont quand même des projets qui sont ultra motivants et qui doivent au final, redonner de la fierté aux habitants puisqu'il n'est pas uniquement question d'usagers, mais d'habitants.

TÂM TRAN HUY

Il faut donc ré-enchanter les gares, redonner de l'âme aux gares. Benoît Quignon, on peut aussi s'occuper de ré-enchanter autre chose que les gares : le reste du patrimoine de la SNCF. Il y a par exemple des entrepôts inoccupés que vous réinvestissez de façon temporaire. Cela rentre dans notre sujet, puisque l'objectif est d'accompagner des mutations urbaines.

BENOÎT QUIGNON

Avant de répondre à votre question, comme je suis interpellé et qu'on me dit « cela reste encore un peu compliqué de trouver un interlocuteur unique » : vous avez les deux Benoît. Sur les gares, les bâtiments voyageurs, c'est donc l'autre Benoît. Sur le reste, c'est moi, quel que soit le propriétaire interne au groupe. C'est cela qu'il faut garder en tête.

Vous avez une représentation régionale. On échangera nos cartes tout à l'heure et on fera en sorte que vos questions ou vos problèmes soient effectivement traités correctement. Notre rôle, c'est de nous assurer qu'en fonction de la demande qui est exprimée par une collectivité, un promoteur, un transporteur, un client potentiel de la SNCF, vous n'avez pas besoin d'aller faire votre marché parmi les différents propriétaires ; on est là pour vous aider, trouver une solution, nous assurer par exemple que le terrain est mutable (c'est-à-dire qu'il n'a plus d'utilité ferroviaire). C'est bien le ferroviaire qui va dire si oui ou non, ce terrain a vocation à rester ferroviaire – sous l'œil vigilant de l'autorité organisatrice, bien entendu, qui a son mot à dire dans l'affaire, ainsi que de l'État. Ceci explique que parfois, le sujet soit un petit peu long à sortir – plusieurs mois, voire plusieurs années. Il faut aussi voir dans quelles conditions on peut libérer ce terrain ou ce bâtiment, éventuellement reconstituer une fonctionnalité ferroviaire qui est nécessaire. Cela peut s'ajouter au prix du terrain industriel. Ensuite, il y a un dialogue qu'on peut avoir avec vous pour voir comment on peut, le cas échéant, valoriser.

Cette question est généralement plus complexe en région Île-de-France. Je me tourne vers le Président du Conseil départemental. En région Île-de-France, on a un phénomène qui est en même temps assez sympathique : le ferroviaire est plutôt à la hausse. Il y a une activité qui s'intensifie. Il y a plus de matériel, plus de besoins de mètres carrés pour le remisage, pour l'entretien de ce nouveau matériel parce qu'il y a plus de circulation (c'est une très bonne chose). Donc les

espaces qui peuvent sembler aujourd'hui vides et inoccupés seront peut-être réoccupés demain. C'est cela qu'avec nos collègues du Réseau Île-de-France, de SNCF Gares & Connexions Île-de-France et de Transilien, nous essayons de projeter – ce qui n'est pas toujours facile, avec toujours, bien sûr, Île-de-France Mobilités qui est, dans ce domaine, un gardien particulièrement vigilant. Soyez assurés qu'on est à vos côtés pour vous aider à trouver des solutions et ne pas vous obliger à faire le tour des « popotes » de la grande maison SNCF – que j'ai connue de l'autre côté, comme vous, Madame.

Pour répondre maintenant à votre question, oui, entre le moment où un actif est inutilisé et le moment où il va être transformé/vendu/réaménagé, il y a des périodes intermédiaires. On essaie de faire ce qu'on appelle aujourd'hui de l'urbanisme transitoire, c'est-à-dire trouver des acteurs (souvent culturels, sociaux, associatifs, mais aussi des entreprises) qui vont proposer un projet et nous essayons de choisir un projet en lien avec le territoire (la plupart du temps, les jurys sont co-construits).

Nous essayons de voir les meilleures solutions qui vont nous permettre de tirer le meilleur de cet élément patrimonial. Je pense à d'anciens entrepôts, le tri postal par exemple, à côté de la gare de Lyon Daumesnil – le train que vous prendrez peut-être tout à l'heure. Un petit peu au-delà du quai 23, vous avez un lieu qui s'appelle Ground Control. Vous pourrez éventuellement y prendre un verre – pas le lundi ; ça ouvre seulement à partir du mercredi soir. Mais vous trouverez aussi des lieux de débat, de restauration, d'alimentation et cela, nous essayons de le créer dans d'autres lieux également. On l'a créé à Rouen avec un festival de musique, avec des associations d'hébergement à Lyon. On le fera du côté de Lyon pour faire la transition entre l'actuel atelier de Doulin et la future urbanisation du sud-ouest de Lyon.

Bref, nous sommes présents dans beaucoup d'endroits sous des formes très diverses, avec cette idée assez simple de redonner l'accès aux habitants sans restriction puisque c'est gratuit – c'est le principe.

Ce sont des éléments de patrimoine qui n'étaient plus que dans l'imaginaire des gens ou les photos, et que les habitants peuvent aujourd'hui retrouver, dans lequel ils peuvent se distraire, se rencontrer, développer des activités en tous genres – y compris, d'ailleurs, des activités économiques puisque nous commençons à accueillir des incubateurs de création d'entreprises, des tiers lieux comme on l'évoquait tout



à l'heure (par exemple, un tiers lieu qui a ouvert il y a six mois et pour encore deux ans dans le quartier rue Ordener à Paris, et où nous accueillons des activités, avec 250 postes de travail pour une durée de 24 à 36 mois).

Donc on essaie de trouver des solutions qui collent à la réalité du terrain, et qui vont nous permettre, avec les élus, avec le territoire, de commencer à construire l'étape d'après. On a même appelé l'un de nos lieux « La cité fertile », à Pantin. Je vous invite à y aller d'ailleurs, pour ceux qui peuvent. La cité fertile, c'est comment on va imaginer la ville de demain en marchant.

TÂM TRAN HUY

Justement, quel est le regard des élus sur ce type d'initiatives ? Jean-Luc Rigaut, François Durovray, est-ce que vous considérez que ce sont des projets intéressants ? Des projets « bobos » ? Est-ce que certains voient ces projets avec une certaine ironie ? Comment est-ce qu'on gère la mutation, une fois que les riverains ont investi ces lieux ?

JEAN-LUC RIGAUT

J'y vois plutôt une bonne chose, dans la mesure où, quand on a des friches urbaines, voir ces friches revivre, c'est bien, quoi qu'il advienne après. La qualification de bobo ou pas, ça dépend de la région où l'on se place.

D'un point de vue un peu plus provincial, on ne le voit pas forcément avec le même regard que d'un point de vue purement parisien, donc je n'ai pas à me prononcer là-dessus. Dans tous les cas, la démarche qui est de dire « faisons quelque chose des sites, mettons-nous autour de la table et apprenons demain à faire muter les sites de manière partagée », est une démarche intéressante et j'apprécie les exemples cités par Benoît Quignon.

FRANÇOIS DUROVRAY

Il y a 3 000 gares, donc il y a forcément des situations similaires, mais les gares, à chaque fois, s'inscrivent dans un territoire. J'imagine que, selon les territoires, il y a des fonctions qui sont forcément très différentes – ne serait-ce que dans la gare. Au-delà de la symbolique, la gare, dans une ville métropolitaine, est ce qui lui permet d'attirer de la richesse et de construire la force de son territoire. Sur des territoires que l'on appelle aujourd'hui périphériques ou périurbains – peu importe, la question de la gare se place forcément de façon différente. C'est à la fois ce qui permet à un territoire de rester dans un réseau et de rester ouvert sur le reste du monde, et la gare est aussi un aspirateur, par certains côtés et donc, un lieu de départ plutôt qu'un lieu d'arrivée pour certains territoires.

En fonction des typologies de chacune des gares, il faut qu'avec les territoires, la SNCF trouve des fonctions qui répondent aux aspirations.

Il ne faut jamais oublier que la gare s'inscrit dans un territoire et que c'est la première porte d'entrée. Ce qui me semble important, lorsqu'on arrive dans une gare, c'est

que la gare doit être d'abord la vitrine du territoire, de la même manière qu'un aéroport doit être la vitrine d'un pays ou d'une région. Donc, il faut que la SNCF intègre ces données et voie de quelle manière, au-delà des attraits touristiques, on peut mettre en œuvre un certain nombre de services, de produits du terroir. On a tous des produits du terroir. Cela peut peut-être trouver sa place dans des gares. Il peut y avoir des services de cette nature qui sont proposés.

Ensuite, sur toutes les autres fonctions qui ont été évoquées par Benoît Quignon et les autres, je ne dis pas non. Au contraire, il y a plein de bonnes idées.

Simplement, une bonne idée quelque part peut être une mauvaise idée ailleurs. Il faut qu'en fonction de la typologie des gares, il y ait, dans le cadre de ce dialogue entre la SNCF et les territoires, des fonctions qui soient trouvées et qui apportent quelque chose à la SNCF évidemment, mais aux territoires aussi.

TÂM TRAN HUY

En somme, il n'y a pas de recette toute faite.

BENOÎT BRUNOT

Il n'y a pas de recette toute faite. Il y a beaucoup de concertations, de discussions. Je pense que nous sommes quand même dans une nouvelle page, dans l'histoire des gares, ne serait-ce que parce que le nouveau pacte ferroviaire nous donne deux ingrédients plus affirmés, qui n'étaient pas présents jusqu'à présent : l'intermodalité et l'aménagement urbain. Je pense que ce sont des ingrédients qui nous permettent encore plus de travailler avec chacun des territoires. Vous avez raison, il y a 3 000 gares.

Deuxième point, effectivement je pense que faire des projets, c'est un élément de déclenchement qui est important. Simplement, on ne fait pas un nombre illimité de projets. On a aujourd'hui 1 000 projets sur plusieurs centaines de gares. Ce n'est pas 1 000 gares, mais on a quand même énormément de projets. Quand on transforme des lieux, quand on fait des pôles d'échanges multimodaux, c'est un des leviers.

Comme on est à 72 heures de la Saint-Valentin et qu'on a peu parlé d'émotion, je me dois de vous rappeler que les gares, c'est aussi le premier lieu en France où on se fait des bisous. Donc c'est assez important en termes de lieu émotionnel.

TÂM TRAN HUY

Voilà. C'est la minute Bisounours.

Porte d'entrée, porte de sortie : il y a un enjeu dont on a peu parlé, mais qui est quand même très important puisque vous parlez d'intermodalité, c'est bien sûr d'offrir une alternative à la voiture individuelle. L'enjeu environnemental est essentiel. L'enjeu social aussi, on l'a vu bien sûr dans la crise des Gilets jaunes. C'est aujourd'hui criant, Jean-Luc Rigaut ? Vous vouliez parler environnement un petit peu.

JEAN-LUC RIGAUT

Je l'ai évoqué tout à l'heure très vite. Evidemment que la transition écologique et énergétique passe aussi par une nouvelle manière de repenser la gare. Mais quand on repense la gare sous cet angle-là, on ne regarde pas la gare en tant que service. On regarde la gare en tant qu'espace de connexion d'un réseau de transports, avec la colonne vertébrale ferroviaire, sa déclinaison en transports urbains, des modes un peu plus structurés, mais organisés et, aujourd'hui et demain (je parle sous le contrôle du Président du GART Louis Nègre), les mobilités des nouveaux territoires où il n'y a rien. Cela va être les mobilités de l'autopartage, des véhicules partagés – une autre manière de penser la mobilité diffuse.

On voit bien que c'est ce réseau, qui reste toujours concentré encore en France, parce que le principe du réseau c'est de rassembler vers les modes lourds d'autres types de modes. La gare doit servir à cela.

Cela répond à des typologies de gares. Il y a 3 000 gares, mais il y a des typologies de gares. Des gares de type Juvisy où finalement on ne fait que transiter. Je pense qu'elles ont un type d'aménagement fort différent de gares plus provinciales, où c'est du rabattement, où on doit gérer un petit quart d'heure et on peut trouver quelques services. Je pense que c'est bien en fonction des besoins de chacun des territoires que SNCF Gares & Connexions pourra mieux définir les différents services et trouver le modèle économique qui va avec (on l'oublie un peu trop souvent, mais ce modèle économique et les équilibres financiers qui vont avec régissent encore pas mal d'organisations territoriales).

TÂM TRAN HUY

Benoît Quignon, vous voulez réagir.

BENOÎT QUIGNON

Je rejoins l'intervention de Jean-Luc Rigaut. On parle d'environnement ; on parle de nouveaux modes constructifs. Je voudrais indiquer que lorsque la SNCF se trouve à devoir aménager des terrains qui sont proches des gares pour en faire de nouveaux quartiers accueillant des habitants, des activités, elle le fait en ayant le souci de l'environnement, en réalisant en particulier (ce sera le cas dans les prochains mois et les prochaines années) des quartiers dits « bas carbone ». Je pense à Ordener à Paris, Gare de Lyon Daumesnil, mais aussi à Lyon, Bordeaux ou ailleurs – des quartiers qui intègrent dès le début et dès leur conception la réutilisation des matériaux préexistants et qui sait s'il y en a à la SNCF dans les anciennes friches.

Nous essayons de réutiliser les matériaux de construction. Je citais Pantin tout à l'heure : allez-y, vous verrez la réutilisation des matériaux de la SNCF. On développe aussi les économies d'énergie, les productions locales d'énergie, les connexions avec les transports doux qui permettent d'atteindre les standards de qualité et de réduction de la consommation d'énergie (voire d'énergie positive pour certains immeubles) qui sont tout à fait spectaculaires.

Donc on essaie, là aussi, d'être vertueux à notre petite échelle. On a une trentaine de quartiers en cours d'élaboration, de conception ou de construction pour les dix prochaines années, avec 2 millions de mètres carrés de surfaces de plancher, on peut se dire que cela va finir par compter.

TÂM TRAN HUY

Alors je vais donner la parole à la salle dans un instant, mais juste pour conclure, en un mot chacun, pour un tour de table final : quel est le principal défi que vous voyez pour que la gare contribue à assurer l'équilibre des territoires ? Un mot.

BENOÎT BRUNOT

Partager l'ambition avec les acteurs du terrain, qu'ils soient élus, associatifs, parties prenantes, pour fabriquer la gare de demain.

FRANÇOIS DUROVRA

Je partage aussi, avec l'enjeu pour les territoires. Ne pas oublier que la gare, c'est la porte d'entrée aussi pour prendre un train. Je lisais un sondage sur les pires gares de

France, qui est sorti aujourd'hui. On voit dans le jugement des usagers ou des clients des gares, il y a des critères qui sont liés à la gare proprement dite, à la sécurité, etc. Mais il y en a aussi qui sont liés à ce qui va derrière. Et quand la gare de Nice figure parmi les pires gares de France, c'est avant tout parce qu'il y a un problème de régularité des trains. Donc, c'est une connexion entre un territoire et de la mobilité.

LAURENCE PORTE

Embrassons l'avenir de nos gares, pas que pour la Saint-Valentin.

JEAN-LUC RIGAUT

Pour faire plus poétique, ça va être difficile. Moi, c'est basique : mettre en place très vite les 3 000 contrats de gares coordonnés au sein des 13 régions métropolitaines.

BENOÎT QUIGNON

Penser les gares dans leurs territoires et avec les parties prenantes locales, qui me paraissent absolument essentielles. J'ai entendu des choses très fortes lors de cette table ronde là-dessus.

TÂM TRAN HUY

Merci beaucoup. Y a-t-il quelques interventions avant de conclure cette table ronde ?

GAUTHIER OSSELAND, Conseiller communautaire et adjoint au Maire d'Arras

Puisqu'on fait la promotion des territoires, Arras est une agglomération de 100 000 habitants. Donc c'est la deuxième gare de la région des Hauts-de-France et la 24^e de France. Nous avons d'ailleurs une grande friche ferroviaire à côté de la gare et nous avons de grands projets là-dessus. Je passe le message, mais je pense que vous l'aviez déjà.

Dans le cadre du Grand débat, nous avons abordé notamment la problématique des mobilités, de la place de la gare, etc. On a abordé aussi la problématique des investissements que nous pourrions faire pour développer la gare et le parvis de la gare. La remarque des habitants a été de dire : « Chaque jour, nous avons 11 allers-retours vers Paris. Cela concerne environ 1 500 personnes tous les jours. C'est bien, vous allez investir l'argent public mais qu'est-ce qui nous garantit (cela rejoint un peu la

problématique de Montbard) que dans cinq ans, nous aurons autant de TGV, que la gare sera autant attractive ? » Je rappelle qu'accessoirement, en 2002, nous avions 31 allers-retours et qu'aujourd'hui, nous en avons 11.

TÂM TRAN HUY

On va réserver cette question pour les présidents. Une autre intervention peut-être ?

BENOÎT BRUNOT

En tout cas, j'ai bien entendu l'appel du pied sur l'aménagement des abords de la gare d'Arras et l'opération qu'on est en train d'élaborer ensemble. On y travaille.

FRANÇOIS DUROVRAY

L'intervention de notre collègue rappelait simplement ce qu'on disait : la gare est une porte d'entrée vers un territoire, mais c'est aussi une porte d'entrée vers des trains. S'il n'y a pas de train, il y a moins de gares.

TÂM TRAN HUY

Sur cette bonne parole, je vous propose donc de conclure cette table ronde. Merci à tous d'y avoir assisté. Merci à tous.

SYNTHÈSE DES TRAVAUX PAR PATRICK ROPERT

DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE SNCF GARES &
CONNEXIONS

PATRICK ROPERT

Bonsoir à tous. Je voudrais d'abord remercier tous les intervenants qui ont pris le temps de débattre. Les débats étaient parfois animés, c'était tout l'enjeu de cette séquence. Merci également aux participants qui sont restés nombreux malgré ces cinq heures de débat. Merci aussi à Madame la Ministre de nous faire l'honneur d'être avec nous ce soir.

Fabienne Keller nous a dit tout à l'heure à quel point il y avait une formidable énergie et une envie de gare. Je pense que c'est un peu une trace de ces débats aujourd'hui.

Il me revient de faire une synthèse avant le Président Jeantet et avant la Ministre. C'est toujours un exercice difficile. Je vais partager avec vous sur cinq émotions perçues pendant ces cinq heures de débat.

Pour moi, le premier point, le plus bluffant, est le financement. Le fait que les grandes gares permettent de financer les petites gares. Ce n'est pas naturel mais ce système est au fond bien perçu et bien compris. Aujourd'hui, tout le monde connaît le modèle qui permet cette péréquation. Jean-Baptiste Djebbari a parlé tout à l'heure du fait que la loi est là pour assurer la solidarité entre les grandes et les petites gares. Hervé Maurey a parlé de l'enjeu de garantir cette capacité pour

SNCF Gares & Connexions. C'était donc peut-être le point qui n'était pas le plus évident, et qui est ressorti des débats.

Le point le plus déstabilisant, c'est vraiment les efforts que nous avons encore à faire – et je regarde mon ami Benoît Quignon – sur les enjeux de foncier, la capacité à avoir un interlocuteur unique sans être obligé, comme le rappelait tout à l'heure Dominique Bussereau, de recourir à un courrier au Président. Beaucoup de travaux ont été faits, mais pas encore au niveau des attentes qui sont les vôtres.

Le point plus inspirant est probablement tout ce qui est fait sur l'intermodalité locale. C'est une énorme ambition collective sur laquelle on a l'enjeu d'être au niveau du défi posé. Claude Faucher a rappelé tout à l'heure à quel point les gares sont une interface. Fabienne Keller et Dominique Bussereau l'ont évidemment rappelé, Jean-Pierre Farandou a rappelé à quel point l'enjeu de l'accessibilité en vélo ou à pied est un élément attendu par chacun. C'est un défi important.

Le point probablement le plus prometteur, et en même temps aussi challenging, c'est ce qui a été porté par Roberto Rinaudo sur la concurrence. Roberto nous a expliqué que l'on arrivait à être au niveau de ses attentes aujourd'hui. Toutefois, ce n'est pas la même chose d'accueillir un nouvel opérateur et d'accueillir demain cinq, six, sept, huit nouveaux opérateurs. Le défi sera extrêmement important pour nous et c'est évidemment une exigence dont témoignait le patron de Thello. C'est aussi une difficulté qui nous obligera forcément à progresser.

Enfin, le point plus immédiat, c'est l'urgence d'actions locales et l'urgence de la co-construction. C'est un sujet très attendu. Michel Neugnot a rappelé l'enjeu de la co-construction pour inventer les solutions alternatives. Jean-Luc Rigaut en a également parlé, sur le rôle dans les bassins de ville, et donc le fait que c'est au niveau des métropoles que les choses doivent s'organiser. Valérie Lacroute l'a aussi rappelé. Une idée a émergé : celle de dire que nous devons avoir, au niveau des gares, des sortes de conseils qui mettent à bord toutes les parties prenantes locales sous la houlette du patron d'agglomération – ce que disait Jean-Luc tout à l'heure, Dominique Bussereau disait sous la houlette du patron de la gare.

Il y a évidemment quelque chose à trouver qui n'est pas forcément, comme l'ont dit à la fois Dominique Bussereau et Fabienne Keller, à mettre dans un texte, mais qui peut aussi simplement vivre localement. C'est un point sur lequel on va s'engager.



C'est une attente extrêmement forte. Il faut trouver la modalité simple pour le faire, avec un enjeu de plus de local, de plus de partagé et de plus d'opérationnel. On est en effet sur des enjeux très opérationnels et c'est ce qui fait la force de nos projets. Il y a quand même une difficulté, celle de concilier la co-construction et le fait de faire des choix. En effet, pour avancer, pour aller au niveau d'urgence que l'on peut entendre dans votre énergie et dans votre envie, il faut être capable de faire des choix. C'est cet équilibre-là qui doit être trouvé par chacun d'entre nous.

Je veux terminer par le point par lequel j'ai commencé. Les gares sont évidemment un bien public. Nous l'avons vu tout au long de cette journée. Elles ont besoin que chacun s'en empare pour être capable de trouver les bonnes solutions.

CONCLUSION DES TRAVAUX PAR PATRICK JEANTET

PRÉSIDENT DE
SNCF RÉSEAU

PATRICK JEANTET

Je tiens tout d'abord à remercier Patrick Ropert pour l'organisation de ce colloque qui est un véritable succès si on en croit l'affluence et l'intérêt de tous les participants pour les gares.

Ce colloque est d'autant plus important et d'actualité dans la mesure où les gares sont d'abord – et devraient le devenir encore plus demain – un lieu de socialisation en particulier dans les territoires ruraux et dans les petites villes ou dans les villes moyennes.

Comme l'a dit le Président Dominique Bussereau, notre leitmotiv devrait être de mettre des *open bars* dans des *open gares*.

À l'anglicisme prêt, dans le temple de la francophonie qu'est le Sénat, le terme d'*open gare* est intéressant. Je pense que la gare ouverte me semble être un élément essentiel qui a été évoqué par beaucoup d'intervenants cet après-midi

1 • Il est important de rappeler que la gare est d'abord – sa première fonction essentielle qui, si elle n'est pas réussie, condamne les autres à l'échec – un pôle multimodal d'échanges.

Un pôle multimodal d'échanges signifie que la gare n'est pas seulement un accueil et un départ des trains, mais bien de tous les modes et de toute cette interconnexion des modes et des flux dans la gare. C'est un sujet qui est absolument majeur, sur lequel on travaille tous ensemble à la SNCF pour essayer, tous les jours, de nous améliorer.

À ce titre-là, le nouveau pacte ferroviaire, en filialisant SNCF Gares & Connexions et en le rattachant à SNCF Réseau, permet de travailler à une synergie plus forte entre les gestionnaires d'infrastructures, sur la partie de l'exploitation ferroviaire.

Sur la partie opérationnelle, il faut en effet que nous travaillions davantage main dans la main pour intégrer toutes les composantes de la mobilité et l'exploitation ferroviaire dans la dimension gare point multimodal d'échanges.

Ainsi, dès le mois d'août, nos équipes ont commencé à travailler ensemble pour réfléchir à l'organisation opérationnelle de la gare, du 1^{er} janvier 2020. Nous sommes sur le pilotage de l'ensemble des activités qui font qu'un train part à l'heure et que le bus en correspondance parte juste après l'arrivée du train et pas juste avant.

2 • Le deuxième point est la gare comme pôle de services, pôle multiservice, qui est un véritable moyen de créer de la valeur. Dans les grandes gares, cela a été très largement développé avec la démarche *City booster*.

Le législateur a d'ailleurs prévu de préserver cette dimension en accordant une autonomie financière, organisationnelle et décisionnelle à SNCF Gares et Connexions. Cela vise à ne pas mélanger les financements sur le réseau, qui sont gigantesques puisqu'on parle de plusieurs milliards d'euros chaque année (5,1 milliards l'année dernière, 5,7 milliards cette année) et qui connaissent un accroissement année après année absolument nécessaire pour rattraper un passé malheureusement sous-investi, en tout cas sur la partie réseau classique au profit évidemment des lignes TGV dont nous connaissons tous le succès.



Évidemment, SNCF Gares & Connexions investit en centaines de millions d'euros et, nous le savons, c'est essentiel pour renouveler nos gares. Cette réforme permet donc de garder cette particularité à SNCF Gares & Connexions, importante d'un point de vue financier sur la partie autonomie de gare.

Cette dimension Pôle de services, et pôle commercial est particulièrement importante aussi avec la création de valeur des commerces qui, pour la moitié, subventionne les péages et donc favorise le ferroviaire.

L'autre moitié permet d'investir dans les gares pour accélérer leur modernisation.

Notre attention devra se porter davantage, compte tenu du contexte actuel, sur les pôles de services dans les petites gares et dans les territoires. Nous avons là un champ que nous devons accélérer – même si beaucoup de choses sont faites aujourd'hui. La SNCF de demain, ensemble, SNCF Réseau, dans le développement des petites lignes et des dessertes fines du territoire, et SNCF Gares & Connexions, dans le développement de gares services/multiservices aura un rôle actif à jouer. Ensemble, nous pouvons œuvrer, avec les Régions et les collectivités locales et l'État, au développement de ces territoires qui sont parfois moins bien traités que d'autres.



3 • Le troisième point est la gare comme lieu central dans la ville.

Cela concerne la SNCF, SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau et la Direction de l'Immobilier.

La réforme de 2014 avait réuni RFF et SNCF Infrastructures et avait donné l'occasion de la création de la Direction de l'Immobilier qui a été, de l'aveu de tous, un progrès incroyable puisqu'un certain nombre de projets, qui étaient bloqués auparavant pour des oppositions entre RFF et SNCF, ce sont débloqués très rapidement.

À l'avenir, je pense qu'il faut aller encore un cran plus loin. Ce cran sera de parler d'une seule voix entre SNCF Immobilier, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau. Nous réfléchissons donc à la manière de nous articuler pour, sur les territoires, tout en gardant les spécialités et les métiers de chacun, mieux nous coordonner et nous piloter. Cela a été dit tout au long de l'après-midi.

Cela se fera avec les collectivités locales parce que je pense que cette gare centrale dans la ville ne sera développée qu'au service et avec les municipalités et les agglomérations. Nous sommes ici au service du développement de nos territoires et de nos villes.

C'est donc la gouvernance des gares, en interne à la SNCF et à destination des parties prenantes qu'il faut créer et améliorer. J'ai retenu un certain nombre de suggestions et plus particulièrement :

- un chef de file SNCF sur les territoires ;
- des conseils de gare qui pourraient être constitués à la demande des élus, et au cas par cas, avec éventuellement des formes différentes selon les endroits.

In fine, le développement de nos gares doit contribuer au développement du ferroviaire.

La concurrence y aidera, car elle permettra de baisser les coûts. Mais globalement et collectivement, nous devons parvenir à baisser les coûts pour qu'il y ait plus d'opportunités et plus de trains qui circulent sur nos voies et qui arrivent et partent de nos gares.

Nous nous sommes engagés, avec Guillaume Pepy, dans le cadre de la réforme ferroviaire, à faire une productivité accrue – plus de circulation ferroviaire, plus de gens dans les gares et plus d'intermodalités pour l'ensemble du système ferroviaire.

Je vous remercie.

Salle Clémenceau

CLÔTURE
PAR ÉLISABETH
BORNE
MINISTRE
DES TRANSPORTS

ÉLISABETH BORNE

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs les Sénateurs, Mesdames et Messieurs les Députés, Mesdames et Messieurs, chers amis. C'est un vrai plaisir d'être avec vous ce soir.

Un colloque sur les gares au Sénat, c'est à la fois un symbole et une évidence tant votre chambre est viscéralement attachée à tout ce qui fait nos territoires. Je n'oublie pas que c'est le rapport de la sénatrice Fabienne Keller, que c'est vous, chère Fabienne, avec votre rapport en 2009, qui aviez donné le coup d'envoi de ce que l'on peut qualifier de révolution copernicienne dans la gestion des gares en France.

Il y a aussi un autre symbole qui résonne pour moi ce soir : cela fera bientôt un an qu'avec le Premier ministre, nous avons lancé la réforme ferroviaire, et sept mois qu'elle a été votée ici même au Sénat. Cette réforme a été largement commentée pour l'ouverture à la concurrence ou la refondation du modèle économique et social du ferroviaire. Mais je considère depuis le départ que l'enjeu des gares en a été un élément fondamental, peut-être moins visible que les autres, mais déterminant pour ce que nous voulons faire du service public ferroviaire.

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire porte en effet en son cœur une véritable ambition politique pour les territoires et pour les usagers du train :

- pour renforcer la qualité du service ferroviaire,
- pour renforcer l'articulation entre les modes de transport en multipliant les alternatives à la voiture individuelle,
- pour mettre le ferroviaire au service de la cohésion des territoires.

Cette triple ambition, qualité de services / cohésion des territoires / intermodalité, on la retrouve dans les mesures mises en place pour les gares.

Première ambition donc : renforcer la qualité de services dans nos gares. C'est le sens de la nouvelle organisation qui a été rappelée par Patrick Jeantet, qui sera mise en place à partir de 2020 avec un rattachement des gares à SNCF Réseau. Ce serait une erreur d'y voir une simple mesure technique d'organisation. C'est une profonde réforme de simplification pour le portage des projets, pour la gestion au quotidien et donc in fine, pour le voyageur. Finie la séparation parfois kafkaïenne entre SNCF Réseau qui gère les quais et SNCF Mobilités qui gère les bâtiments et les verrières. Finis les systèmes d'informations qui ne communiquent pas. Finies aussi les négociations avec les interlocuteurs qui se renvoient parfois la balle et peuvent susciter l'incompréhension. À partir de janvier 2020, il y aura un seul responsable, le gestionnaire des gares, dont les intérêts sont alignés avec ceux du gestionnaire des voies.

Je sais ce que cette transformation représente et je salue toutes les équipes qui sont à pied d'œuvre pour la réussir. Cela prolongera ce qu'a permis la création de SNCF Gares & Connexions, cette création de SNCF Gares & Connexions ayant quand même souffert des problèmes de frontières que je mentionnais.

Ce sont donc tous les clients du train qui en bénéficieront et ce sera une incarnation très concrète de la réforme ferroviaire pour nos concitoyens.

Deuxième ambition pour les gares – je le disais – la cohésion des territoires. Je sais que le Sénat y est très sensible et que ça a été l'une des tables rondes cet après-midi. La cohésion des territoires, c'est tout à la fois la qualité de la relation entre la gare et la ville qui l'entoure, mais également la couverture du territoire par ce réseau de 3 000 gares qui sont autant de présences du service public au cœur des territoires. Car les gares ne sont pas des lieux comme les autres, où l'on vient juste prendre le train. Ce sont des symboles de la République qui vient au plus près de soi,



des symboles d'un pacte qui unit la République à tous ses territoires. Les Français ne s'y trompent pas, ils y sont très attachés. Et tout le monde à son avis sur les gares. Gérer les gares, c'est faire de la politique au sens noble. C'est pourquoi dans la réforme ferroviaire, nous avons créé les outils qui matérialisent ce pacte républicain. À partir de 2020, un contrat liera l'État et le gestionnaire des gares pour formaliser les attentes de la Nation vis-à-vis de ses gares et les moyens qui y seront consacrés. Pour renforcer également la péréquation qui existe entre les grandes gares dans les métropoles au cœur du réseau et les milliers d'autres qui irriguent le territoire. Les plus grandes doivent jouer leur rôle de locomotive pour toutes les autres. C'est aussi ça le sens du pacte. Ainsi, la valeur créée par les très beaux projets – et je pense notamment à celui de la gare du Nord – bénéficiera à l'ensemble des gares du territoire.

Mais ce pacte entre la Nation et ces gares n'est pas seulement un sujet entre l'État et la SNCF. Il concerne chacun d'entre nous et chaque gare. C'est pourquoi nous avons créé des Comités de concertation autour des gares. Ils associeront les collectivités, les usagers et toutes les parties prenantes à la gestion de ces espaces concrets du quotidien.

Enfin, la troisième ambition pour les gares est d'être un accélérateur d'intermodalité. Dans quelques jours, nous allons commencer ici même, au Sénat, les travaux, l'examen, sur le projet de loi Mobilité. Au cœur de cette loi, il y a une promesse : la mobilité pour tous, dans tous les territoires. Même si cinq trajets sur six se font encore en voiture, et que ça ne changera pas du jour au lendemain, nous portons l'ambition de soutenir et de rendre accessible à tous toutes les alternatives à la voiture individuelle. Il ne s'agit bien sûr pas d'opposer les modes entre eux, mais de donner le meilleur de chaque mode et de renforcer leur complémentarité. Pour cela, l'intermodalité est une évidence et une urgence.

Les gares sont évidemment au cœur de cette articulation, car elles sont les points de rencontre par excellence des différents modes qui composent un trajet. Des gares pensées pour des correspondances simples où par exemple :

- il ne faut pas franchir une clôture pour passer du train au tramway ;
- les horaires de bus sont affichés directement sur les quais ;



- Des gares où on peut garer son vélo en toute sécurité sans crainte de ne pas le retrouver le soir ;
- Des gares où on peut faire ses courses ou accéder aux services publics sans avoir à prendre une voiture pour aller au centre commercial ;
- Des gares où tous les Français se croisent ou se rencontrent, ceux qui travaillent, ceux qui étudient, ceux qui voyagent, ceux qui arrivent ;
- Des gares qui doivent pour cela aussi être accessibles à tous, y compris à ceux qui sont en situation de handicap ;
- Bref, des gares qui doivent jouer tous leurs rôles pour rendre le quotidien facile et rendre la mobilité possible ;
- Des gares qui font partie de la réponse aux ronds-points et aux fractures qui s'y expriment.

Nous avons du travail, mais l'enjeu le mérite. C'est l'ambition que je porte depuis vingt mois et dont l'examen de la loi Mobilité dans les prochaines semaines sera un temps fort. Je sais pouvoir compter sur vous tous et je vous en remercie.

SNCF Gares & Connexions
16 avenue d'Ivry
75013 Paris

www.gares-sncf.com

GARES &
CONNEXIONS

